SKRZYDLATA POLSKA

NR 48 (906) ● 1. XII. 1968 ● ROK XXIV XXXVIII ● CENA ZŁ 2

Pierwszy polski amatorski wiroszybowiec w powietrzu. W dniu 27 października br. członkowie Klubu Wodnego Ligi Obrony Kraju w Bytomiu, na jeziorze w Dzierżnie koło Gliwic, zademonstrowali loty wiroszybowca. Bytomski wiropłat został zbudowany przez konstruktorów amatorów: Aleksandra Bobika, Czesława Jurka i Andrzeja Sokalskiego dzięki pomocy Chorzowskiego Przedsiębiorstwa Produkcji Materiałów Budowlanych. W pracach pomagał konstruktorom zespół członków sekcji narciarstwa wodnego LOK w Bytomiu. Ciężar własny wiroszybowca wynosi 35 kG. Budowa pochłonęła około 800 godzin. Na naszym zdjęciu – wiroszybowiec w locie na holu za motorówką. O budowie amatorskich konstrukcji prowadzonych w Polsce piszemy na stronach 8 i 9.

Foto: CAF – Jakubowski

ROK ZAŁOŻENIA: 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

Wyróżniony Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale — FAI

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIANOWSKI (sport, aeroklubv); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnie — 26 zł
Półrocznie — 52 zł
Rocznie — 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-100024.

Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 9607 N-80

WYDAWCA

WKŁ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

Z obrad V Zjazdu PZPR

WYSOKA IDEOWOŚĆ - FUNDAMENTEM GOTOWOŚCI BOJOWEJ LUDOWEGO WOJSKA POLSKIEGO

Gen. broni WOJCIECH JARUZELSKI

Minister Obrony Narodowej

OKRES między IV a V Zjazdem Partii stanowił niezwykle ważny etap na 25-letniej drodze rozwoju ludowych sił zbrojnych. Najlepiej można to wykazać na decydujących o sile bojowej armii czynnikach, jakimi są ogień i ruch, a więc potęga ciosu i zdolność manewru sprzężone nowoczesnym systemem kierowania.

I tak np. w tym czasie nastąpił prawie 3-krotny wzrost różnego rodzaju środków rakietowych, 5-krotny transporterów opancerzonych, półtorakrotny nowoczesnych czołgów i 4-krotny naddźwiękowych samolotów. Bardziej doskonałe kierowanie tymi środkami ułatwiają coraz wyższe kwalifikacje ludzi oraz najnowsze zdobycze elektroniki i automatyki, które w naszej armii istnieją już w skali masowej. Miarą osiągnięć w tej dziedzinie jest m. in. poważny wzrost liczby nowoczesnych radiostacji, stacji radiolokacyjnych, urządzeń noktowizyjnych oraz naukowe osiągnięcia w rozwoju elektroniki kwantowej, w tym zwłaszcza laserów. Równocześnie rozwinęły się systemy automatyzujące niektóre procesy kierowania zwłaszcza w wojskach lotniczych. Wzrósł prawie 4-krotnie potencjał elektronicznych maszyn cyfrowych i licząco-analitycznych.

Osiągnięta została wyższa faza możliwości operacyjno-strategicznych oraz uruchamiania podstawowych ogniw systemu obronnego. Np. wskaźniki gotowości bojowej sił zbrojnych mierzone m. in. zdolnością do szybkiego alarmowego i mobilizacyjnego rozwinięcia wzrosły przeciętnie ok. 2-krotnie. Zwiększa to wyraźnie stopień odporności na zaskoczenie, stanowiące główny element agresywnych doktryn i rozbójniczych praktyk imperializmu.

Prawie 30 proc. kadry oficerskiej ukończyło studia wyższe. Reforma szkolnictwa wojskowego spowodowała, że wyższe wykształcenie posiadać będzie każdy nowo promowany w najbliższych latach oficer. W ciągu ostatnich 4 lat liczba oficerów — naukowców wzrosła prawie o 80 proc. Obecnie ok. 1 000 z nich posiada, lub wkrótce uzyska tytuły naukowe.

Fundamentem gotowości bojowej jest nade wszystko wysoka ideowość wojska. Główną treścią pracy ideowo-wychowawczej jest wynikające z ducha marksizmu-leninizmu pogłębianie postaw patriotycznych i internacjonalistycznych, wciąż wyższy stopień braterstwa broni z wszystkimi sojuszniczymi armiami, a przede wszystkim z Armią Radziecką, całkowita z nią harmonia wysiłków obronnych, głębokie zrozumienie i najwyższe zaufanie.

Na przestrzeni ubiegłych lat, a zwłaszcza w bieżącym roku, trwała ostra, bezpośrednia konfrontacja z przeciwnikiem. Również i nasze siły zbrojne wyszły z tej konfrontacji zwycięsko — zahartowane, bogatsze o nowe doświadczenia, silniejsze. Poznały lepiej metody działania imperializmu, a w szczególności możliwe, odbiegające od stereotypowych wyobrażeń, sposoby doprowadzania przezeń napięć do progu wojny, do wpełzania w wojnę. Poznały również lepiej przeciwnika wewnętrznego, przeciwstawiły mu się na swoim terenie i wszędzie tam, gdzie nakazała Partia, bezkompromisowo i skutecznie.

W naszym wojsku ukształtował się klimat dużej pryncypialnej wrażliwości i odporności na działalność rewizjonistyczną, jak również ofensywny stosunek do wszelkich reakcyjnych — w tym nacjonalistycznych i kosmopolityczno-syjonistycznych sił.

Przez całe powojenne ćwierćwiecze państwa imperialistyczne stosują swoisty, cyklicznie działający mechanizm: najpierw wywołują niebezpieczne napięcie, a następnie — po spotkaniu się z obronną reakcją państw socjalistycznych — wzniecają kolejną falę wojennej histerii, by uzasadnić wydźwignięcie spirali zbrojeń na wyższy pułap.

W tej sztuce wywoływania sytuacji kryzysowych oraz fabrykowania pretekstów, służących militarystycznej, odwetowej polityce, celuje republika bońska. Raz jeszcze dowodzą tego machinacje NRF, podejmowane aktualnie na tle wydarzeń w Czechosłowacji.

W tej sytuacji chodzi o to, by z naszej strony stwarzać wciąż wyższy i mocniejszy próg przestrogi. Czynią to zdecydowanie i skutecznie państwa wspólnoty socjalistycznej zjednoczone w obronnym Układzie Warszawskim, czyni to najbardziej przekonywająco główne ogniwo sojuszu — Armia Radziecka, armia, której potęga daje niezawodną gwarancję, że siły imperializmu i odwetu nie przejdą.

Żołnierze nasi ofiarnie służą krajowi, dobrze służą sprawie jedności wspólnoty socjalistycznej. Dali temu ostatnio jeszcze raz bezsporne dowody. Ich patriotyczna i internacjonalistyczna postawa zyskała wysoką ocenę kierownictwa Partii i władzy ludowej. Zyskała uznanie i poparcie klasy robotniczej oraz całego społeczeństwa.

Foto: J. Tobolski

Wśród delegatów na V Zjazd PZPR byli również przedstawiciele naszych Sił Zbrojnych, a wśród nich lotnicy. Na zdjęciu wyżej: Grupa delegatów z Wojsk Lotniczych (od prawej) — Dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Jan Raczkowski, Główny Kwatermistrz WP gen. dyw. Wiktor Ziemiński, Szef Zarządu Politycznego Wojsk Lotniczych płk Albin Żyto i sekretarz KP Wojsk Lotniczych płk mgr Jerzy Bartosiak.

W DNIACH ZJAZDOWEJ DEBATY

Delegat Wojsk Obrony Powietrznej Kraju ppłk pil. Józef Radoń przy stoisku „Domu Książki".

Niżej: Wiceminister Obrony Narodowej, Szef Głównego Zarządu Politycznego WP gen. dyw. Józef Urbanowicz w rozmowie z szefem Zarządu Politycznego WOPK płk. mgr. Janem Cieślikiem, delegowanym na Zjazd przez organizację partyjną IC MON.

Foto: J. Tobolski (3)

z lotniczego podwórka

● **PREZYDIUM** Zarządu Głównego Aeroklubu PRL przyznało dyplomy uznania ZG APRL za popularyzację lotnictwa sportowego w prasie, radio i telewizji następującym dziennikarzom: red. **Andrzejowi Lewandowskiemu** (Trybuna Ludu), red. **Tadeuszowi Cegielskiemu** (PR Zielona Góra), red. **Sławomirowi Szoffowi** (PR Warszawa), red. **Tadeuszowi Malinowskiemu** (Skrzydlata Polska), red. **Hannie Kramarczuk** (TV Warszawa) i red. **Michałowi Walczakowi** (TV Łódź).

*

● **DYREKTORZY** zakładów przemysłu lotniczego zostali odznaczeni medalami „Za Zasługi dla Obronności Kraju". Otrzymali je m. in.: inż. **Kazimierz Brejnak**, mgr **Tadeusz Ryczaj**, mgr inż. **Tadeusz Janik** i mgr inż. **Jan Staszek**.

*

● **KRAKOWSKI** „Dziennik Polski" skierował apel do zakładów pracy ziemi krakowskiej o zorganizowanie zbiórki pieniężnej na zakup śmigłowca Mi-2 dla krakowskiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego. Jako pierwsza odpowiedziała na ten apel załoga Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Robót Inżynieryjnych w Krakowie.

*

● **GŁÓWNI** Księgowi Aeroklubu PRL odbyli w dniach 23—26 października br. w Lesznie Wlkp. naradę, której celem było przyjęcie sprawozdań finansowych za III kwartał 1968 r. oraz omówienie aktualnych zagadnień związanych z gospodarką finansowo-księgową APRL. Naradę prowadził główny księgowy APRL mgr **Edmund Klonowski**.

*

● **ZNANY** pisarz, pilot **Bohdan Aret**, przygotował do druku nową książkę pt. „Powietrze pełne śmiechu". Jest to swego rodzaju antologia lotniczych kawałów, dowcipów i anegdot, wybranych przez autora z różnych czasopism, wydawnictw książkowych oraz z własnej pamięci.

*

● **HARCERZE** ze szkoły podstawowej w Pawlikowicach k. Pabianic odnaleźli na miejscowym cmentarzu mogiłę dwóch polskich lotników o nieustalonych nazwiskach, którzy zginęli 5 września 1939 r. Grób pilotów został uporządkowany przez harcerzy, a Aeroklub Łódzki przekazał śmigło, które umieszczono na mogile poległych żołnierzy. Może któryś z naszych Czytelników pomoże ustalić nazwiska obu pilotów i bliższe okoliczności ich tragicznej śmierci.

*

● **AEROKLUB** Gdański obchodzi w przyszłym roku 40-lecie swego istnienia. Z tej okazji zarząd tego zasłużonego klubu opracował bogaty program imprez jubileuszowych. Tradycyjnie odbędą się m. in. XII Zlot do Morza i Zawody Spadochronowe o Puchar Zatoki Gdańskiej.

*

● **W CENTRUM** Szybowcowym APRL w Lesznie Wlkp. odbył się w dniach 4—28 listopada br. kurs lotów bez widoczności IFR. Kierownikiem kursu był **Józef Dankowski**, kierownikiem wyszkolenia — mgr **Jerzy Adamek**.

*

● **ZŁOTĄ** Odznaką Honorową TPPR została odznaczona 6 Pomorska Dywizja Powietrzno-Desantowa — za zasługi w krzewieniu przyjaźni i braterstwa między narodami Polski i Związku Radzieckiego. Odznakę tę otrzymał również dowódca 6 PDPD płk dypl. **E. Dysko** oraz jego zastępca ppłk **J. Gastoł**.

*

● **WALNE** Zgromadzenie Sprawozdawczo-Wyborcze Aeroklubu Rzeszowskiego dokonało podsumowania 2-letniej działalności i wybrało nowe władze klubu. Prezesem został ponownie **Julian Burdzel**. Aeroklub Rzeszowski — został odznaczony odznaką „100 lat sportu polskiego".

*

● **PRZY** Muzeum Lotnictwa w Krakowie powstała Centralna Biblioteka Lotnictwa. Zgromadzono w niej dotychczas ponad 8 tysięcy tomów.

*

● **56 DRUŻYNA** Harcerek przy szkole podstawowej nr 5 w Jeleniej Górze otrzymała imię **Tadeusza Popiela**, szefa wyszkolenia Aeroklubu Jeleniogórskiego, który przed dwoma laty zginął we Francji.

*

● **LĄDOWISKO** sanitarne otrzymał Nowy Sącz w Czynie Zjazdowym (przy ul. Kilińskiego, w sąsiedztwie Stadionu 1000-lecia). Koszt inwestycji wyniósł 400 tysięcy zł., z czego 300 tysięcy zł to środki społeczne. Inicjatorem cennego projektu była POP PZPR przy Powiatowej Przychodni Obwodowej w Nowym Sączu.

*

● **WE WSI** Hureczko pod Przemyślem odbyły się pokazowe ćwiczenia Terenowych Oddziałów Samoobrony zorganizowane przez Powiatowy Sztab Wojskowy i Zarząd Powiatowy LOK przy współudziale Aeroklubu Rzeszowskiego. Piloci i skoczkowie tego klubu zademonstrowali w czasie ćwiczeń wysokie umiejętności.

*

● **AEROKLUB** Rzeszowski wspólnie z ZW TPPR i Kuratorium Okręgu Szkolnego w Rzeszowie ogłosił w związku z 50 rocznicą Armii Radzieckiej i 51 rocznicą Wielkiej Rewolucji Październikowej konkurs dla młodzieży szkół podstawowych pt. „50 lat lotnictwa radzieckiego". Nadesłano ogółem 1 038 prac ze szkół całego województwa rzeszowskiego. 100 najlepszych prac eksponowano na wystawie w gmachu Prezydium WRN w Rzeszowie.

*

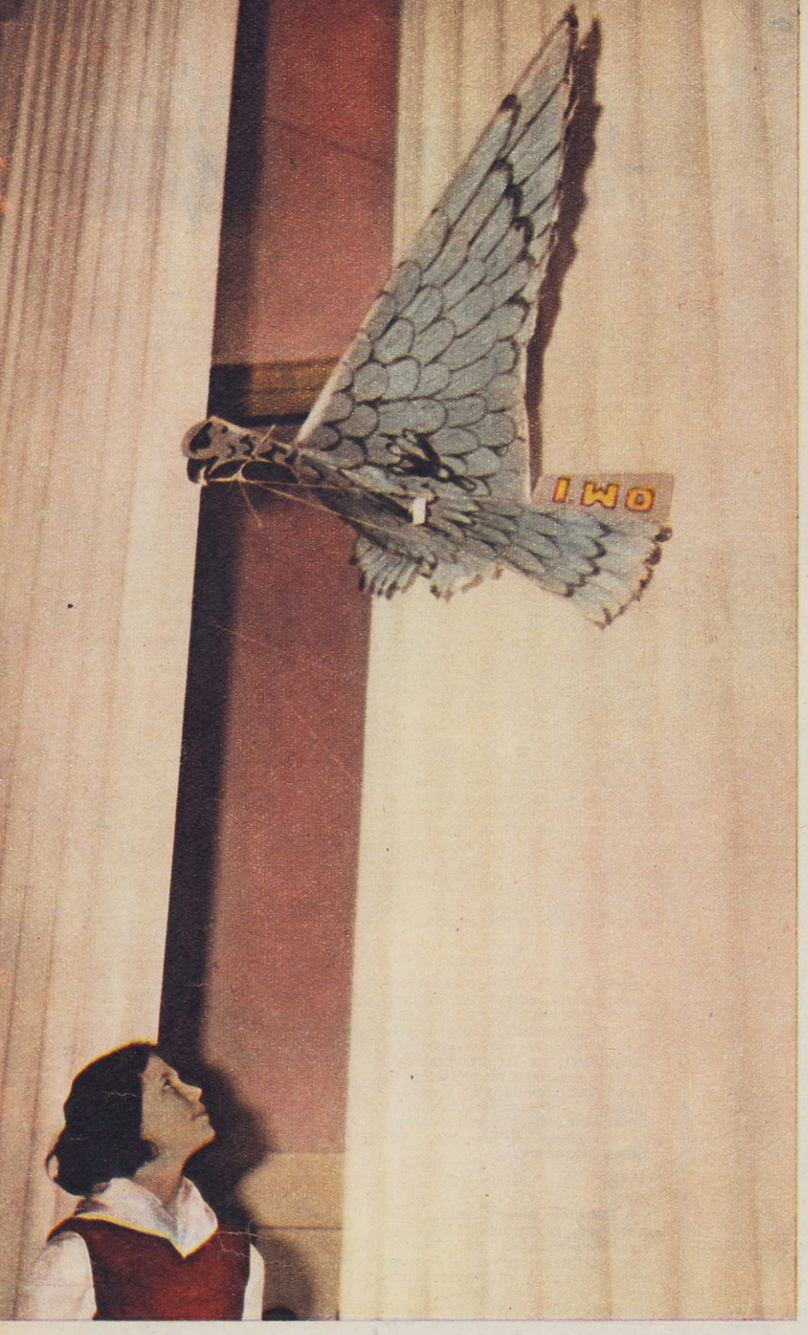
● **SAMOLOTY** wrocławskiego oddziału Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych wykonały w tym roku prace agrolotnicze w samym tylko województwie wrocławskim na obszarze 35 303 ha.

*

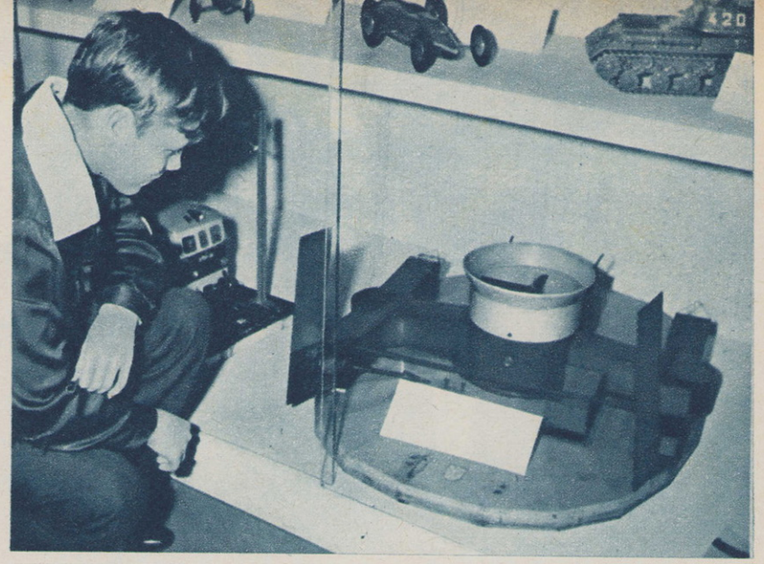
● **35-OSOBOWA** grupa członków i pracowników Aeroklubu w Stalowej Woli, dzięki pomocy miejscowej huty, wyjechała autokarem w październiku br. na 10-dniową wycieczkę do Bułgarii nad Morze Czarne.

*

● **NA LOTNISKU** Aeroklubu Podhalańskiego w Łososinie Dolnej koło Nowego Sącza odbyła się narada przewodniczących zarządów powiatowych ZMS czterech powiatów: brzeskiego, limanowskiego, tarnowskiego i nowosądeckiego, z kierownictwem Aeroklubu Podhalańskiego. Narada miała na celu nawiązanie ścisłej współpracy pomiędzy organizacjami a aeroklubem. Postanowiono zorganizować m. in. koło ZMS w aeroklubie.



Krysia Laskowska ze szkoły podstawowej nr 194 na Żoliborzu w Warszawie przyszła obejrzeć prace modelarzy-techników wraz z całą klasą. Duże zaciekawienie budził latawiec płócienny „Orzeł", dzieło krakowianina Wojnara.



Poduszkowiec czyli statek, do którego przyznają się zarówno lotnicy, ludzie morza, jak i automobiliści. Oryginalny model wykonany został kilka lat temu przez jednego z modelarzy krakowskich.

Mistrzowie małej techniki

DO Muzeum Techniki NOT w Warszawie przychodzę jak do własnego domu. Czuję się tu dobrze, zawsze coś ciekawego zobaczę, a przede wszystkim mogę się czegoś nowego nauczyć. Muzeum to bowiem żyje zawsze aktualnością, wykazuje niesłychaną operatywność i potrafi zainteresować swoimi zbiorami stałymi oraz wystawami doraźnymi — dosłownie każdego. Szczególną troską otaczane są tu dzieci i młodzież, z którymi Muzeum od lat żyje w serdecznej przyjaźni. Stąd też w salach wystawowych spotkać można liczne wycieczki ze szkół stołecznych i zamiejscowych. A kto raz przyszedł do Muzeum Techniki, ten prawdopodobnie odwiedzać je zacznie częściej, systematyczniej, kto wie, czy nie z myślą o obraniu zawodu technika, inżyniera, uczonego...

W listopadzie w Muzeum otwarta została wystawa zatytułowana: „Młodzi mistrzowie techniki". W ramach tej wystawy, która ukazuje prace młodych konstruktorów-racjonalizatorów ze wszystkich dziedzin techniki, przedstawiono działalność politechniczną młodzieży zrzeszonej w Lidze Obrony Kraju. W osobnej zatem sali na drugim piętrze pokazano szereg modeli lotniczych, kołowych, okrętowych i rakietowych. Przy czym, jak informuje druk okolicznościowy — wystawione eksponaty nie stanowią przeglądu ogólnopolskiego dorobku modelarzy LOK, lecz pochodzą w zasadzie tylko z trzech województw, w których przeprowadzono w roku bieżącym konkursy eliminacyjne; mianowicie z województwa katowickiego, krakowskiego i wrocławskiego.

Wchodzącego do sali wystawy — nazwijmy ją „mistrzów małej techniki" — zadziwi na pewno niezwykle pomysłowe i piękne usytuowanie modelarskich eksponatów. Widać w tym ustawieniu rękę nie lada plastyka. Modele latające częściowo wiszą pod stropem, a częściowo udostępnione są do bliższego oglądania. Statki i okręty wypływają w szyku gdzieś z boku, przy czym uwagę na pierwszym planie zwraca wielki okręt wojenny, mający chyba z pięć metrów długości. Obok w zwartej kolumnie uskrzydlone żaglami jachty o rasowych sylwetkach. Duże modele zachowane tak, jakby dopiero co wróciły z miniaturowych regat. Nie widać na nich lakieru eksponatu wystawowego — są to bowiem modele funkcjonalne, wzięte dosłownie z trasy wodnej. W czterech potężnych gablotach za szkłem inne modele. A więc samochody redukcyjne i zdalnie kierowane, piękny czołg, modele wagonów i lokomotyw (te ostatnie w dużej skali), modele redukcyjne łodzi, kutrów, okrętów, ślizgaczy z napędem śmigłowym, w tym jeden bardzo efektowny z napędem rakietowym wyposażony w dwa silniki rakietowe tego typu, jaki stosowany jest w modelach rakiet. W osobnym miejscu modele na uwięzi i redukcyjne samolotów historycznych polskich, radzieckich i innych, na których walczyli polscy lotnicy w czasie ostatniej wojny. Modele lotnicze (z wyjątkiem redukcyjnych) nie zawsze odpowiadają naszym pojęciom o tym typie konstrukcji, ale usprawiedliwieniem może być fakt, że wykonawcy tych „maszyn" są bardzo młodymi konstruktorami i być może korzystali z nie zawsze dokładnych planów sporządzonych własnymi skromnymi środkami. Czy można krytykować np. źle namalowaną szachownicę w Jaku-9, czy można śmiać się z bardzo krótkich skrzydeł innego modelu, albo przesadnego pokazania nitów kadłubowych czy kabiny... Modele redukcyjno-latające, jak wiadomo, należą do jednej z najtrudniejszych dziedzin małego lotnictwa — stąd i niepowodzenia młodych wykonawców. Wykonaną pracę najlepiej konfrontować z innymi, lepszymi. Byłoby to możliwe na przykład na zawodach oraz na wystawie, gdzie obok modeli sporządzonych przez doświadczonych modelarzy znalazłyby się prace początkujących. Na tej wystawie zabrakło niestety takiej konfrontacji, porównań, po prostu dlatego, że nieobecne były prace modelarzy z Aeroklubu PRL, a więc specjalistów od zagadnień lotniczych. Mylną bowiem opinię mógłby ktoś wyrazić o modelarstwie lotniczym w Polsce, gdyby chciał oprzeć swój sąd na modelach pokazanych na omawianej wystawie okolicznościowej. Fakt ten najbardziej mnie gnębił i zadaję sobie pytanie bez odpowiedzi — dlaczego wydział modelarstwa APRL nie skorzystał z wielkiej okazji i nie przedstawił społeczeństwu ogromnego przecież dorobku małego lotnictwa?

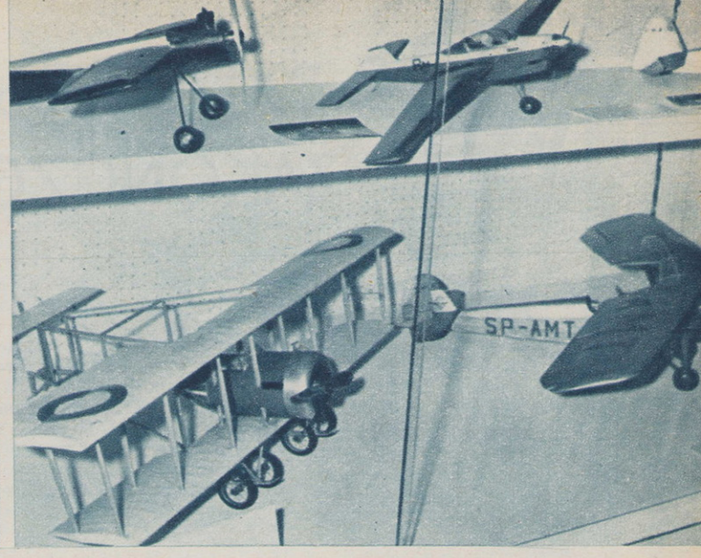
Przejdźmy jednak do następnej

Dwa żywioły: powietrze i woda uzupełniają się wzajemnie. Stąd też na wystawie oglądaliśmy z równym zainteresowaniem prace naszych kolegów szkutników. Wycieczkę szkolną oprowadza przedstawiciel LOK Zdzisław Gryglicki, zasłużony wychowawca młodzieży i wieloletni instruktor zajęć politechnicznych.

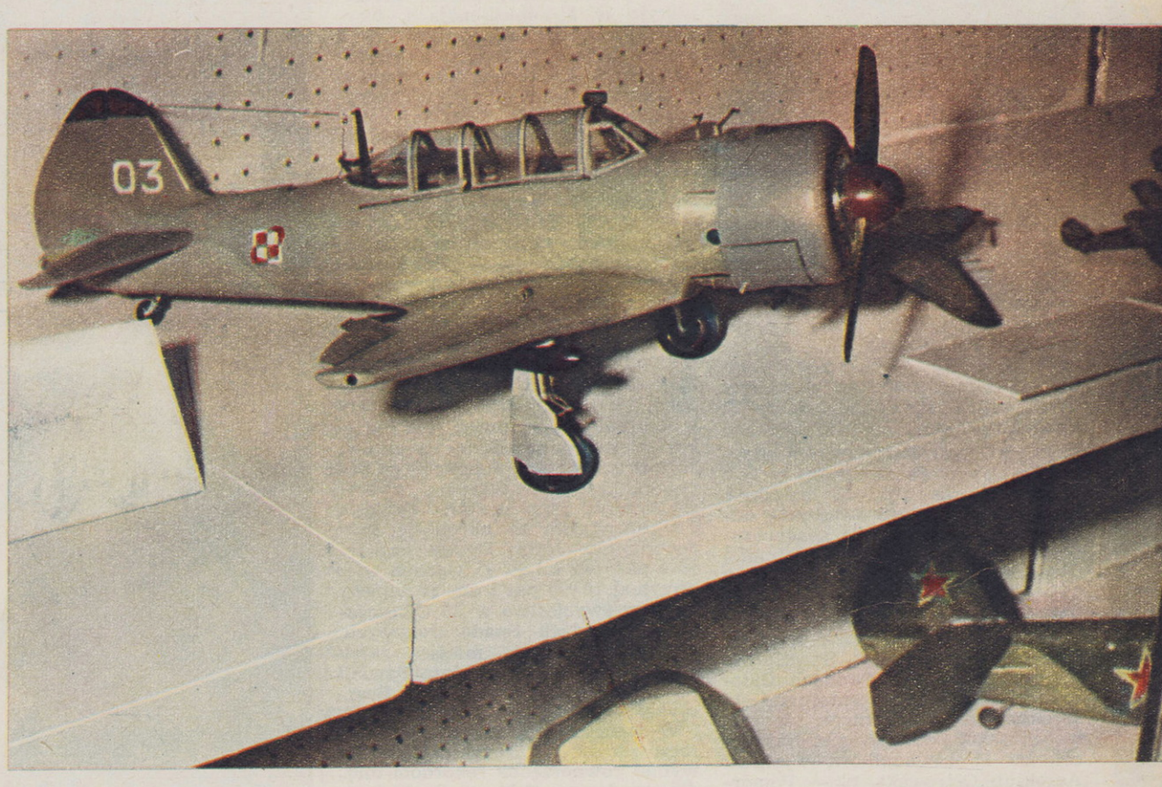
gabloty. Prawie w połowie wypełniona jest modelami rakiet. Modele efektownie ustawione, a wśród nich znane z zawodów duże rakietoplany z rozkładanymi w locie skrzydłami. Tu również bardzo dobra makieta blokowa sondy księżycowej Lunar Orbiter, modele okrętowych pocisków rakietowych oraz modele zawodnicze, tablice rozdzielcze wraz z wyrzutnią. Na temat wystawionych modeli można by dużo pisać. Nie chodzi przy tym o wykonawstwo, ale coś innego. Otóż modele rakiet budowane w LOK-u i przepisy startowe nie odpowiadają przepisom międzynarodowym FAI. Fakt ten — uprzedzając mnie — stwierdził w jednym z ostatnich numerów „Modelarza" mgr inż. B. Węgrzyn, apelując przy okazji o ujednolicenie poczynań w małym rakietnictwie, gdyż obecna sytuacja przeszkadza modelarzom Ligi w porównywaniu wyników swoich modeli.

Poszczególne działy wystawy ilustrowane zostały zdjęciami i wykresami, obrazującymi rozwój zajęć politechnicznych w LOK-u. Stąd dowiedzieć się można, że Liga dysponuje aktualnie w całym kraju 1 716 modelarniami, szkoli zaś 42 000 chłopców i dziewcząt w różnych dziedzinach modelarstwa oraz na stopień „Młodego Technika LOK". O tym, że podane liczby nie są gołosłowne, świadczy ulotka dostępna dla zwiedzających, w której podano adresy 11 (jedenastu) pracowni modelarskich LOK istniejących w Warszawie. Fakt ten nie wymaga komentarzy. Świadczy o ogromnej inicjatywie kierownictwa modelarskiego Ligi. Tej samej zresztą, która przyczyniła się do powstania omawianej wystawy. Mimo uwag, które skreśliłem niejako na marginesie, trzeba stwierdzić, że wystawa została zorganizowana wzorowo i pokazano na niej to wszystko, co możliwe było do pokazania przez wychowanków LOK-u. Jest ona bezspornym sukcesem organizatorów, jeśli przypomnimy, że ostatnio nie mieliśmy podobnych wystaw, bodaj od roku 1961. Kto wie, może tegoroczna wystawa będzie zachętą do organizowania częstszych regularnych już spotkań mistrzów małej techniki. Muzeum na pewno nie odmówi gościny i pomocy fachowej.

PAWEŁ ELSZTEIN

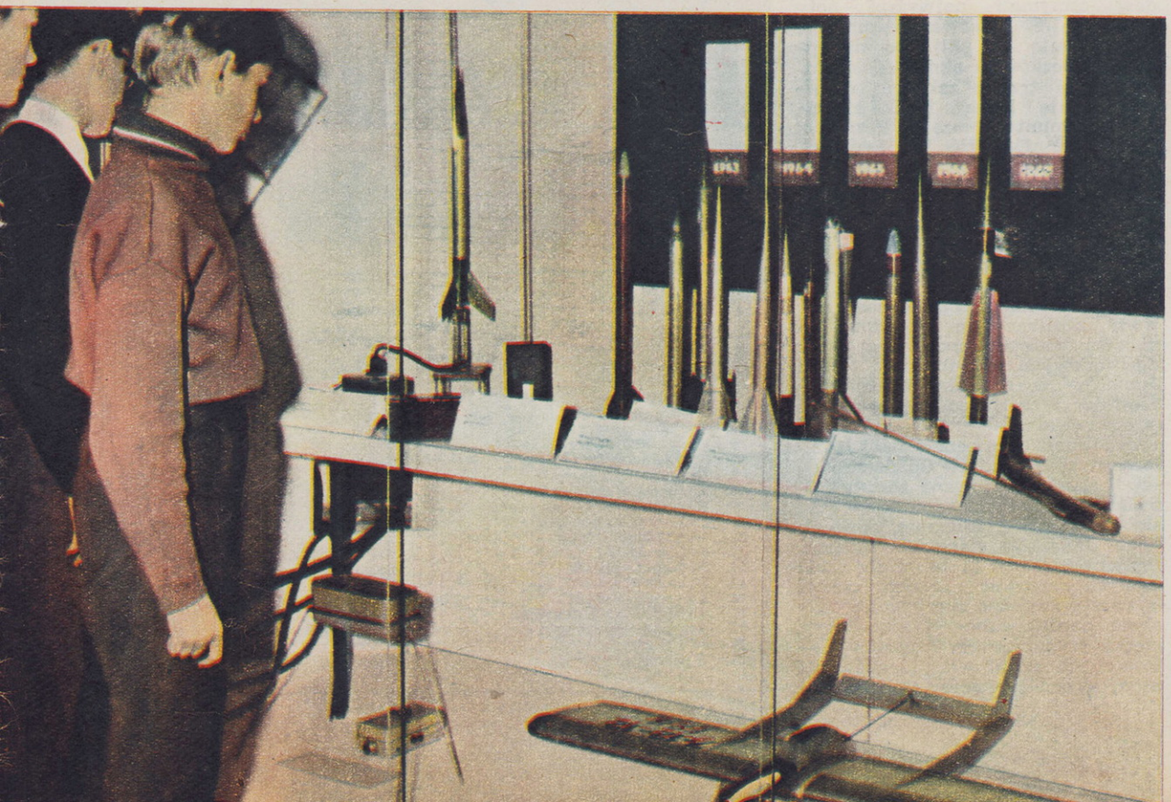


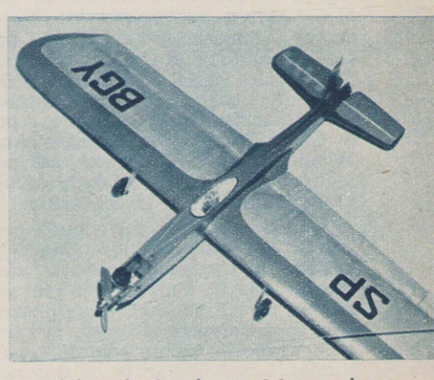
Samoloty wojskowe, na których latali lotnicy polscy, wzbudzają zawsze najwyższe zainteresowanie zwiedzających wystawę. Ten mały „Jak-9" jako model na uwięzi (z lewej), chociaż wykonany bardzo prymitywnie, dobrze świadczy o młodym jego konstruktorze. Z prawej — gablota z modelami redukcyjnymi. Ten dwupłat — to rosyjski samolot Porochowszczykowa, a górnopłat — to RWD-8, sławny polski samolot sportowy. W górnym rzędzie małe modele na uwięzi.



Jak-21 jako przykład modelu na uwięzi.

ZDJĘCIA: M. KOBRZYŃSKI





Powyżej — akrobacyjny model na uwięzi, a niżej radiomodel wykonany według planów W. Jakubowskiego. Z lewej — stoisko modeli rakiet.

XI CZSpad. ZAKOŃCZONE

Zwycięzca XI Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski" Jerzy Dudek (Krosno), zaczął skakać ze spadochronem w 1956 roku. Ustanowił wiele rekordów krajowych; zwyciężył w tegorocznych zawodach zimowych. Ostatnio wykonał 1 000 skok.

Z pewnym opóźnieniem ogłaszamy wyniki XI Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski". Zawody początkowo miały się zakończyć 30 czerwca br., ale na wniosek wielu aeroklubów regionalnych przedłużono je o miesiąc i ostatecznie zamknięte zostały 31 lipca br.

Do Zawodów Całorocznych przystąpiło ogółem 76 skoczków, w tym 3 kobiety. Ze względu na małą liczbę kobiet nie wprowadzamy oddzielnej klasyfikacji dla spadochroniarek. Uważamy, że co najmniej 5 zawodniczek uczestniczących w naszej imprezie sportowej może zadecydować o wydzieleniu grupy kobiecej spośród wszystkich uczestników naszych zawodów. Skoczkowie biorący udział w Zawodach Całorocznych byli reprezentantami 16 aeroklubów regionalnych, w tym dwóch sekcji wojskowych. Najwięcej, bo 11 zawodników, wystawił Aeroklub Ostrowski, 10 — Pomorska Dywizja Powietrzno-Desantowa, 7 — Aeroklub Radomski, po 6 — Aeroklub Warszawski, Wojskowy Klub Sportowy „Śląsk", po 4 — aerokluby w Łodzi, Zielonej Górze, Katowicach i Toruniu, trzech skoczków uczestniczyło z Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie, po dwóch z Bydgoszczy, Białegostoku, Jeleniej Góry i Włocławka, zaś po jednym zawodniku wystawiły aerokluby Kujawski i Wrocławski.

Ogółem wszyscy zawodnicy rozegrali 224 konkurencje, z których komisja sędziowska zawodów zaliczyła 206. W konkurencji pierwszej — dwóch skokach z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania, uczestniczyło 60 skoczków. Z kolei w drugiej konkurencji — dwóch skokach z wysokości 1000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania, startowało 37 zawodników. Trzecią konkurencję — dwa skoki w nocy z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania, rozegrało tylko 8 skoczków. Do czwartej konkurencji — dwóch skoków z wysokości 1500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania, przystąpiło 21 zawodników. W piątej — dwóch skokach z wysokości 2000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania, startowało 8 sportowców. Wreszcie w konkurencji szóstej — dwóch skokach z wysokości 2000 m i wykonywaniem akrobacji spadochronowej, brało udział 62 zawodników. Stąd też nietrudno stwierdzić, iż do najpopularniejszych konkurencji należały: pierwsza (60 skoczków) i szósta (62 skoczków).

Jeśli chodzi o liczbę konkurencji rozegranych przez poszczególnych skoczków, to wyniki przedstawiają się następująco: jeden zawodnik rozegrał 6 konkurencji, z kolei sześciu zawodników uczestniczyło w 5 konkurencjach, trzynastu przeprowadziło skoki w 4 konkurencjach, dwudziestu startowało w 3 konkurencjach, dwunastu brało udział w dwóch konkurencjach, wreszcie dwudziestu zaliczyło tylko jedną konkurencję.

Zawody Całoroczne zgodnie z postanowieniami regulaminu w pełni zaliczyło tylko 20 sportowców spadochronowych. Należą do nich ci skoczkowie, którzy rozegrali co najmniej cztery konkurencje, w tym konkurencję szóstą obowiązkową — akrobację spadochronową.

Na pierwsze miejsce zdecydowanie wysunął się skoczek Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie JERZY DUDEK, który zdobył rekordową liczbę punktów. Za trzy konkurencje sportowiec ten uzyskał maksymalną liczbę punktów: 7500 (3 x 2000 plus 3 premie po 500 pkt za każdą konkurencję, w której średnia obu skoków wyniesie 0,00 m). Także za akrobację spadochronową Jerzy Dudek uzyskał 2570 pkt, (9,2 s i 9,1 s). Ogółem więc otrzymał 10 070 pkt i one to zapewniły mu zwycięstwo w XI Całorocznych Zawodach Spadochronowych.

Drugie i trzecie miejsce zajęli skoczkowie 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej: Jerzy Boszczyk i Wacław Czyż.

W tegorocznych Zawodach Całorocznych aż 17 razy uzyskiwano wyniki równorzędne rekordom międzynarodowym (0,00 m). Za 17 konkurencji uczestnicy naszych zawodów otrzymali najwyższe noty punktowe (2000 pkt za konkurencję oraz premię 500 pkt). Do najlepszych skoczków w akrobacji spadochronowej trzeba zaliczyć: Stanisława Czaję i Jerzego Dudka z Krosna, Zygmunta Renza z Poznania, Stanisława Dziedzica z Radomia, Jerzego Esche z Torunia oraz Jana Bobera i Janusza Maca z PDPD.

Mimo iż XI Całoroczne Zawody Spadochronowe trwały od 14 sierpnia 1967 r. do 31 lipca 1968 r., to jednak najwięcej skoków przeprowadzono w czerwcu i lipcu br. W wyniku eliminacji poprzez nasze zawody możliwe było rozegranie na dobrym poziomie sportowym Spadochronowych Mistrzostw Polski Juniorów w Koninie. Właśnie uczestnicy tych zawodów wywalczyli wyniki kwalifikacyjne w XI CZSpad.

Dość mała frekwencja na XI Całorocznych Zawodach Spadochronowych (76) spowodowana została odwołaniem kolejnych mistrzostw Polski (seniorów). Niemniej jednak wielu skoczków starszych wiekiem (mających ponad 21 lat) i doświadczonych zawodniczo wzięło udział w naszej imprezie sportowej i uzyskało bardzo dobre wyniki. Zwycięzcą zakończonych Zawodów Całorocznych został właśnie doświadczony skoczek — Jerzy Dudek.

Wreszcie na koniec kilka uwag dotyczących zmian regulaminu, które zostaną przedstawione na najbliższym posiedzeniu Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL. Regulamin Zawodów Całorocznych od wielu lat jest unowocześniany, oczywiście równolegle ze wzrostem poziomu naszego sportu spadochronowego. Wychodząc naprzeciw nowym zadaniom i pragnąc usprawnić przeprowadzanie zawodów, redakcja nasza uważa za celowe wprowadzenie trzech zmian w dotychczasowym regulaminie.

Przede wszystkim proponujemy, aby Zawody Całoroczne rozgrywane były od 1 stycznia do 31 grudnia każdego roku, a nie jak do tej pory, kiedy to kończyły się w lipcu lub sierpniu. W związku z tym eliminacje do mistrzostw Polski będzie można przeprowadzić również w okresie zimowym, przy czym lista uczestników mistrzostw będzie znana już w styczniu każdego roku. Ten fakt przyczyni się do wprowadzenia treningu przed mistrzostwami, którego do tego czasu nie było, nie licząc konkurencji kwalifikujących skoczków do udziału w Spad. MP. Propozycja druga: Oddzielną klasyfikację dla kobiet wprowadzić wówczas, jeśli w zawodach uczestniczy co najmniej 5 zawodniczek. Propozycja trzecia: Zmniejszyć program zawodów do 4 konkurencji (trzy celnościowe z wysokości 1000 m i akrobacja spadochronowa), a mianowicie do konkurencji I, II, III i IV.

Kolejne Zawody Całoroczne — XII CZSpad. — już trwają, nadeszły pierwsze zgłoszenia. Czekamy na dalsze meldunki i życzymy celnych lądowań. Zwycięzcy zaś XI CZSpad i czołowym sportowcom zakończonych zawodów przesyłamy serdeczne gratulacje. (m)

Foto: B. Koszewski

WYNIKI XI CAŁOROCZNYCH ZAWODÓW SPADOCHRONOWYCH „SKRZYDLATEJ POLSKI"

Miejsce	Zawodnik	Aeroklub	pkt.	konk.
1.	Jerzy Dudek	Krosno	10 070	5
2.	Jerzy Boszczyk	PDPD	9 135	2
3.	Wacław Czyż	PDPD	8 675	5
4.	Zygmunt Renz	Poznań	8 450	4
5.	Wiesław Skwara	PDPD	8 370	4
6.	Artur Kłosowicz	PDPD	8 310	4
7.	Stanisław Niepytalski	Warszawa	8 280	5
8.	Ryszard Olszowy	Wrocław	8 250	4
9—10.	Zdzisław Karpiński	Warszawa	8 075	5
9—10.	Włodzimierz Łyszkowski	Warszawa	8 075	5
11.	Janusz Więckowski	Warszawa	8 060	6
12.	Władysław Urbuś	Łódź	7 415	4
13.	Janusz Mac	PDPD	7 380	4
14.	Roman Łapucki	Białystok	7 055	4
15.	Stanisław Czaja	Krosno	6 965	4
16.	Zbigniew Sołbut	Białystok	6 885	4
17.	Włodzimierz Kaczyński	Włocławek	6 855	4
18.	Ryszard Wiśniewski	Inowrocław	6 850	4
19.	Jan Bober	PDPD	6 810	4
20.	Włodzimierz Król	Warszawa	6 185	4

Na zawodach szybowcowych ściśle przestrzegane są wszystkie warunki sportowe wykonania konkurencji, takie jak wysokość meldowania, dokładne omijanie punktów zwrotnych itd. A jak to wygląda w memoriale? Foto: H. Kucharski

Od redakcji. Artykuł niniejszy traktujemy jako dyskusyjny. Zapraszamy wszystkich uczestników naszych całorocznych zawodów szybowcowych do zabierania głosu na tematy poruszone przez autora — diamentowego szybownika Aeroklubu Warszawskiego.

CZY MEMORIAŁ R. BITNERA TO ZAWODY?

ARTYKUŁ DYSKUSYJNY

MAREK PAWLUK

NIEDAWNO w gronie szybowników dyskutowaliśmy na temat aktualnej roli Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał R. Bitnera. Wszyscy byli zgodni, że idea całorocznych zawodów szybowcowych, zainicjowana ongiś przez redakcję „Skrzydlatej Polski", żywa jest dziś tak samo jak przed laty, kiedy to rzucono hasło uczczenia pamięci czołowego pilota R. Bitnera przez zorganizowanie stałej imprezy szybowcowej. Wszyscy jednak byli zgodni w ocenie, że **realizacja tych zawodów nie jest określona żadnymi szczegółowymi zasadami**, z wyjątkiem regulaminu dotyczącego sposobu punktacji. Taka sytuacja budzi szereg zastrzeżeń odnośnie warunków, w jakich rozgrywane są konkurencje w poszczególnych aeroklubach.

Zasadniczym warunkiem każdych zawodów sportowych, a więc i szybowcowych, jest zabezpieczenie ich przez sędziów (komisarzy sportowych). Sędziowie ci powinni kontrolować przebieg konkurencji tak na starcie lotnym, mecie jak i na punktach zwrotnych. Praktyka jest jednak zupełnie inna, choć niejednokrotnie podyktowana względami organizacyjnymi. Taśmy startu lotnego i mety w zasadzie nie są wykładane w ogóle, a szybowce kończące konkurencje dolotami, obliczonymi bez rezerwy wysokości na zbudowanie prawidłowego kręgu, niejednokrotnie sieją postrach na starcie. Prawidłowe wyłożenie taśmy mety na skraju lotniska zagwarantuje pełne bezpieczeństwo lądowania zarówno dla szybowców kończących konkurencje, jak i wykonujących loty nadlotniskowe.

Organizatorzy konkurencji w zasadzie nie wyznaczają komisarzy kontrolujących czas startu lotnego, a obsadzenie punktów zwrotnych komisarzami dawno przeszło do historii. Jeżeli punktem zwrotnym są lotniska aeroklubów, to sprawa kontroli prawidłowości meldowania się nie budzi zasadniczych zastrzeżeń. Znaki rozpoznawcze zmieniane są co jakiś czas, ale codziennie wykładany jest na pewno inny rodzaj znaku. Nie wszystkie jednak trasy załamują się na lotniskach, większość tras trójkątów 100 i 200 km ma punkty zwrotne wykładane w różnych miejscowościach.

Większość aeroklubów poszła po linii najmniejszego oporu i zakontraktowała odpłatnie wykładanie znaków rozpoznawczych przez osoby mające niewiele wspólnego z lotnictwem i nawet nie rozpoznające sylwetek meldujących się szybowców. W praktyce sprowadza się to do tego, że znak wykłada się wczesną wiosną w obejściu gospodarskim, a zdejmuje w końcu sierpnia. O tym, aby ktoś z ziemi kontrolował prawidłowość meldowania się — nie ma mowy. Można mieć zaufanie do pilotów oblatujących trasy, że prawidłowo melduja się nad punktami zwrotnymi. Ale wątpliwości wynikają z tego, że to nie jest takie sobie latanie dla polatania, lecz zawody szybowcowe, takie same jak każde inne konkurencje sportowe, a nawet więcej, bo będące eliminacjami do najważniejszych, jakimi są mistrzostwa I i II ligi szybowcowej. Wniosek stąd może być tylko następujący: Organizator konkurencji rozgrywanych w ramach całorocznych zawodów szybowcowych o memoriał R. Bitnera musi zabezpieczyć prawidłową kontrolę ich przeprowadzania na takich samych warunkach jak przy innego rodzaju zawodach.

Kolejne **zastrzeżenia budzi fakt, że ogólną punktację memoriałową zalicza się między innymi do kryteriów oceny we współzawodnictwie między aeroklubami.** Powoduje to prawdziwą pogoń aeroklubów za tymi punktami. Na tym tle dochodzi do nonsensów sportowych. Byłem świadkiem masowych przelotów docelowo-powrotnych na trasie Rzeszów — Stalowa Wola — Rzeszów, wykonywanych między innymi także na szybowcach typu „Foka", w celu jednorazowego zdobycia kilkunastu tysięcy punktów dla Aeroklubu Rzeszowskiego, bo przecież wartość indywidualnego wyczynu na „Foce" w postaci przelotu docelowo-powrotnego długości 114 km jest żadna.

U podstaw całorocznych zawodów szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał R. Bitnera zawsze leżała klasyfikacja indywidualna i wyczyn indywidualny. Ciułanie przez aerokluby setek tysięcy punktów po to, aby zarobić na „Fokę", zabija wyczyn indywidualny, do jakiego predestynowane jest przede wszystkim szybownictwo. Pewnych analogii można tu się doszukać i w sporcie kolarskim, gdzie słusznie krytykuje się system punktacji drużynowej w czasie rozgrywania wyścigów szosowych. Jeśli chce się w memoriale prowadzić punktację drużynową (aeroklubową), to należałoby przyjmować do niej sumę zdobytych punktów przez 6, może 10 najlepszych pilotów z jednego aeroklubu. Byłoby to bodźcem do podnoszenia jakości rozgrywanych konkurencji, a nie preferowałoby latania wyłącznie dla samych punktów.

Wydaje się konieczną sprawą dostosowanie regulaminu Całorocznych Zawodów Szybowcowych o memoriał R. Bitnera do aktualnych potrzeb szybownictwa. Wyniki ostatnich SMŚ zdają się potwierdzać tezę, że mimo przeciętnie wysokiego poziomu latania w Polsce — pozostajemy daleko w tyle za światowym wyczynem indywidualnym. Na memoriałowe zawody trzeba patrzeć przez pryzmat możliwości i konieczności rozwijania wyczynu indywidualnego, który na światowym rynku sportowym liczy się najwyżej.

AEROKLUBY

WARSZAWA

Piloci samolotowi Aeroklubu Warszawskiego wylatali w br. 1 984 godz., na planowanych 1 960 godz., w tym dla potrzeb sekcji samolotowej 1 325 godz., dla sekcji szybowcowej 548 godz. i dla sekcji spadochronowej 111 godz. Wyszkolono podstawowo 12 pilotów oraz nadano 7 klas trzecich i 3 klasy pierwsze.

Sekcja spadochronowa wykonała 1 840 skoków na planowanych 1 350. 520 skoków z ogólnej liczby wykonano z samolotu An-2. Uzyskano 15 klas trzecich, 7 klas drugich i 7 klas pierwszych.

Sekcja szybowcowa wyszkoliła podstawowo 18 pilotów dla potrzeb własnych i pilotów w ramach LPW I stopnia. Zdobyto też 38 klas trzecich, 11 klas drugich, 5 klas pierwszych, 14 srebrnych odznak szybowcowych, 4 złote oraz 10 diamentów. (kh)

KIELCE

Aeroklub Kielecki zorganizował dla ponad 20-osobowej grupy miejscowej młodzieży wycieczkę do I pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa".

W pułku powitano nas bardzo serdecznie. Zwiedzanie rozpoczęliśmy od sali tradycji pułku. Zobaczyliśmy wiele. Fotogramy pierwszych uczniów-pilotów, żołnierzy I Dywizji Piechoty im. T. Kościuszki, tych, którzy zapisali się szczególnie w akcjach bojowych pułku: ppłka Tałdykina, ppor. Gabisa, kpt. Matwiejewa i innych. Widzieliśmy gabloty, a w nich liczne odznaczenia pułku. Proporce, plansze, makiety — to uzupełnienie pięknie urządzonej sali. Wpisaliśmy się również do pamiątkowej księgi. Potem uczestniczyliśmy w towarzyskim wieczorku, który upłynął w miłym nastroju. Następnego dnia, na lotnisku, zetknęliśmy się oko w oko z jedną z najnowszych maszyn bojowych. Patrzyliśmy i podziwialiśmy. W czasie tego spotkania mieliśmy możność ujrzeć pilota nowoczesnych samolotów odrzutowych w pełnym rynsztunku.

Następnie, korzystając z okazji, oglądaliśmy przysięgę żołnierzy służby czynnej.

Marta Domagała

Powyżej: Uczestnicy wycieczki w sali tradycji pułku. Poniżej: Spotkanie z pilotem nowoczesnych samolotów wojskowych. Zdjęcia: Z. Pucułek

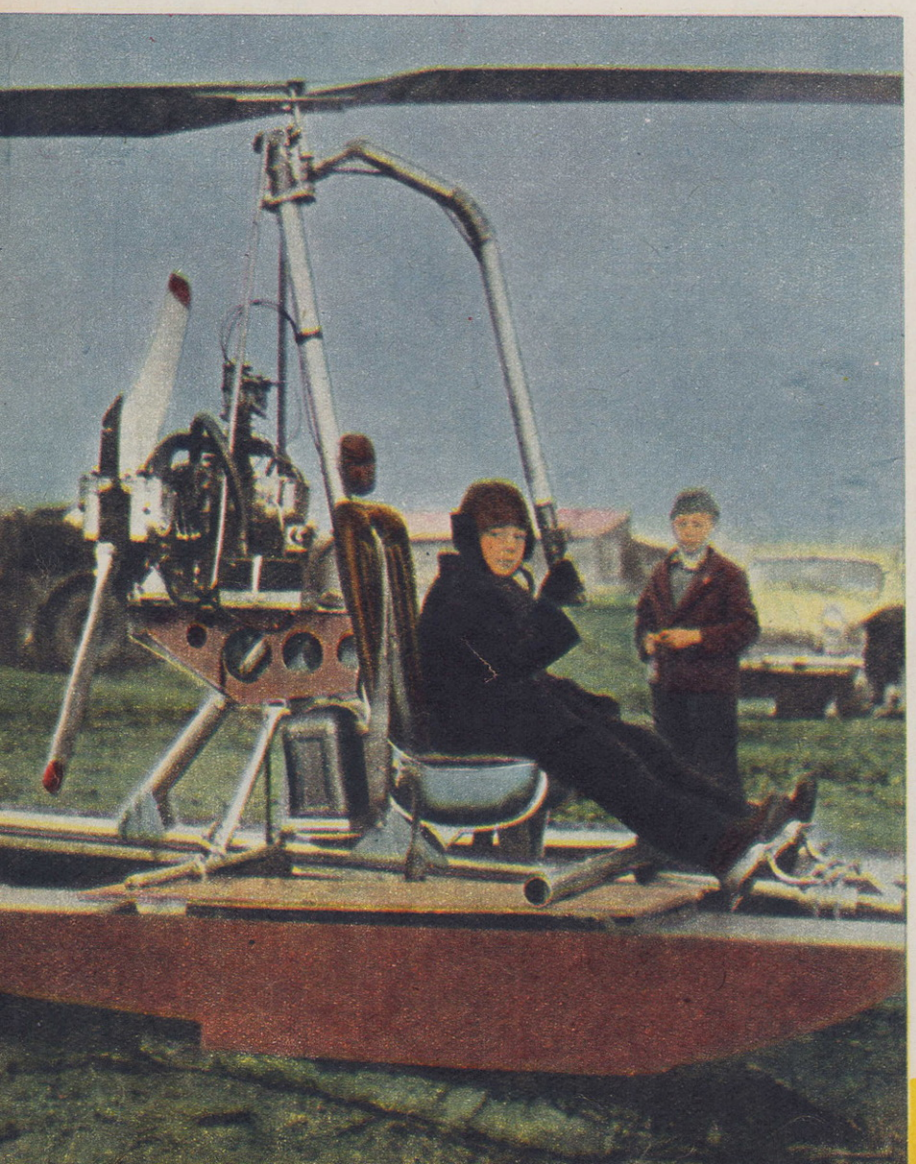
DYSKUTUJEMY

BUDUJMY MINI – WIATRAKOWCE

W naszej dyskusji na temat amatorskiej budowy statków powietrznych zabiera tym razem głos znany pilot doświadczalny. Miło jest donieść, że mgr RYSZARD KOSIOŁ przygotowuje specjalnie dla naszego tygodnika artykuł o pilotowaniu miniwiatrakowców.

Redakcja

Rozruch silnika, którego dodanie przekształciło wiroszybowiec w wiatrakowiec. Widoczne na zdjęciu pływaki okazały się podczas prób za krótkie.



Miniwiatrakowiec w przerwie pomiędzy lotami był wielką atrakcją dla dzieci i młodzieży.

AMATORSKA budowa małych statków powietrznych zdobywa sobie w świecie coraz większą popularność. Rozmiłowani w lotnictwie amatorzy majsterkowania i latania na miarę swoich umiejętności budują, a niekiedy nawet konstruują aparaty latające, poświęcając temu sympatycznemu „hobby" wiele godzin swojego wolnego czasu i niemało własnych oszczędności.

Przejaw ten jest naturalną reakcją społeczną na burzliwy postęp techniczny, nic więc dziwnego, że coraz jaskrawiej uwidocznia się również w Polsce.

W okresie powojennym znamy co najmniej kilkanaście przypadków amatorskiej budowy szybowców, samolotów i śmigłowców, a w ostatnich latach ruch ten uległ znacznemu nasileniu, dzięki uwieńczonym sukcesami poczynaniom Józefa Borzęckiego. Skoro jego „Stratus" i „Cirrus" oraz wrocławski „Pterodaktyl" i toruński „Wep" pozyskały zainteresowanie prasy, spodziewać się można, że popularny w lotniczym światku Józef Borzęcki znajdzie rychło licznych naśladowców.

Nasilania się tego ruchu, nie jest w stanie przyhamować fakt, że kompetentne instytucje zachowują w tej mierze dyplomatyczne milczenie.

Mimo znacznych nakładów (środków i czasu) amator-konstruktor nie zawsze osiąga zamierzony cel. Przyczyny tych niepowodzeń są różnorakie. Najgłówniejszą z nich jest jednak osamotnienie. Wierni i zapaleni miłośnicy lotnictwa, za takich bowiem trzeba uważać ludzi budujących u nas swoje latające maszyny, raczej nie mogą skądkolwiek spodziewać się pomocy. Wręcz przeciwnie, mówiąc o nich, kreśli się jeszcze bardzo często znaczące kółko na czole.

Jest to oczywiście reakcja niesłuszna i krzywdząca. Wszystkie bowiem przesłanki techniczno-ekonomiczne wskazują na to, że nasze społeczeństwo, które już coraz częściej stać na budowę domków jednorodzinnych, posiadanie własnych samochodów oraz jachtów (nieraz budowanych samodzielnie), posiada wszelkie warunki po temu, aby niektórzy jego rozmiłowani w lotnictwie członkowie zajmowali się amatorską budową małych, prostych maszyn latających. Rzecz więc chyba tylko w tym, aby ruch ten był społecznie zorganizowany i kontrolowany. Pożyteczna zabawa amatora nie może bowiem kolidować z prawnymi zasadami powszechnego bezpieczeństwa.

W krajach kapitalistycznych funkcję organizatorską tego ruchu przechwycili na ogół prywatni przedsiębiorcy, którzy amatorom oferują prawnie zalegalizowaną dokumentację techniczną, odpowiednie materiały i instrukcje, a nawet gotowe elementy konstrukcyjne. Kontrolę nad budową i eksploatacją statków amatorskich sprawują natomiast prawie wszędzie organa nadzoru państwowego. Ponadto posiadacz własnego „latadełka", aby mu pozwolono wykonywać loty, musi się wykazać odpowiednimi uprawnieniami, których uzyskanie nie przekracza jednak jego skromnych na ogół możliwości.

W naszych warunkach pozostawienie: opracowania konstrukcyjnego, przeprowadzenia odpowiednich badań i zalegalizowania typu statku powietrznego do amatorskiej budowy jakiejkolwiek „prywatnej inicjatywie" byłoby, po pierwsze — praktycznie niemożliwe, po drugie — wręcz sprzeczne z naszą polityką społeczną i zasadami ustrojowymi. Pozostawienie zaś tych spraw samym amatorom jest też niesłuszne i to nie tylko z uwagi na ich własny, ale również społeczny interes.

Amator konstruujący i budujący swój latający aparat w osamotnieniu narażony jest często na przykre, a nawet niebezpieczne niespodzianki.

Każda konstrukcja lotnicza bowiem (w tym również konstrukcja amatorska), aby spełniła pokładane w niej nadzieje i mogła być bezpiecznie użytkowana w powietrzu, musi odpowiadać określonym warunkom merytorycznym i formalnym.

Aspekt merytoryczny tych warunków sprowadza się w zasadzie do konieczności poprzedzenia budowy szeregiem skomplikowanych obliczeń aerodynamicznych i wytrzymałościowych, które przynajmniej w części muszą być potwierdzone empirycznie, a spełnienie tego najczęściej przekracza możliwości osoby prywatnej. Aspekt formalny natomiast przesądza o konieczności spełnienia podczas projektowania i budowy określonych wymagań prawa lotniczego.

Jeżeli warunki te nie są spełniane, to działalność amatora (chociaż pozytywna w intencjach) staje się nielegalna i często niebezpieczna w skutkach, a co za tym idzie sprzeczna z prawem i w zasadzie kwalifikująca się do karnego ścigania.

Stąd też wyłania się chyba społeczna potrzeba, aby organizacją lotniczego ruchu amatorskiego zajął się Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, jako stowarzyszenie powołane między innymi do prowadzenia na rzecz lotnictwa działalności propagandowo-popularyzatorskiej. Zapoczątkowanie organizacji amatorskiego ruchu lotniczego można by rozpocząć od wydzielenia na ten cel w budżecie APRL skromnych środków finansowych i wyznaczenia ludzi, którzy dla nowego kierunku działalności organizacyjnej znaleźliby trochę czasu i serca. Działalność ta powinna się na początek skupiać na następujących zagadnieniach:

— przygotowanie dokumentacji technicznej co najmniej jednego, możliwie najprostszego statku powietrznego nadającego się do amatorskiej budowy;

— wykonanie prototypu tego statku, przeprowadzenie na nim od-

powiednich prób oraz uzyskanie dla niego świadectwa typu;

— dostosowanie dokumentacji technicznej do potrzeb amatorów (rysunki, specyfikacja materiałowa, instrukcja technologiczna, instrukcja techniki pilotażu, ważniejsze przepisy budowy i eksploatacji amatorskich statków powietrznych);

— uzgodnienie z IKCSP trybu zgłaszania i nadzorowania budowy oraz dopuszczenia do eksploatacji statku amatorskiego;

— opracowanie i zatwierdzenie w CZLC przepisów wykonywania lotów na amatorskich statkach powietrznych;

— zorganizowanie w zainteresowanych aeroklubach regionalnych kół amatorów budowy amatorskich statków powietrznych, koordynowanie ich pracy oraz sprawowanie nad nimi opieki i kontroli;

— propagowanie i wspomaganie amatorskich konstrukcji lotniczych drogą udzielania dotacji, organizowania konkursów itp.;

— zbieranie materiałów dotyczących historii amatorskiego ruchu lotniczego w Polsce.

Pisząc o statku powietrznym możliwie najprostszym, miałem na myśli przede wszystkim wiroszybowiec. Ten rodzaj statku powietrznego posiada bowiem szereg bardzo istotnych zalet, spośród których najważniejsze to:

— małe wymiary;

— stosunkowo małe zapotrzebowanie materiałowe;

— mała pracochłonność budowy;

— prostota eksploatacji;

— łatwość i bezpieczeństwo pilotażu;

— możliwość łatwej przebudowy na miniwiatrakowiec;

— atrakcyjny układ wirujących elementów nośnych.

Specjalna wydłużona podłużnie i poprzecznie rama wiroszybowca umożliwia sztywne holowanie i wyklucza niebezpieczne przechyły podczas pierwszych prób w locie.

A oto co pisze na temat budowy swojego wiroszybowca jeden z angielskich amatorów — Peter Lovegrove. „Przez około 25 lat byłem gorliwym modelarzem i biernym entuzjastą latania. Przez ostatnie lata zajmowałem się budową modeli kierowanych radiem. Ponieważ moje kolejne modele były coraz większe, któregoś dnia jeden z przyjaciół zażartował, pytając, kiedy wreszcie zacznę budować prawdziwy samolot. Od tej chwili myśl o budowie własnego statku powietrznego zagnieździła się w mojej głowie i nie dawała spokoju. Doszedłem przy tym do wniosku, że moje modelarskie poczynania na pewno nie są mniej kosztowne od ewentualnej budowy i eksploatacji prostego, małego aparatu, na którym mógłbym nareszcie polatać. Kiedy zacząłem się jednak zastanawiać nad wyborem odpowiedniego rodzaju i typu statku, ogarniała mnie coraz większa depresja. Mnożyły się pytania w rodzaju: jak zatwierdzić konstrukcję i zalegalizować budowę, gdzie będę hangarował, czy nie lepiej przeznaczyć oszczędności na skromne polatanie w aeroklubie itp. Wówczas przypomniałem sobie G. Whatley'a i jego wiatrakowiec, którego budowa w wersji wiroszybowca odpowiadałaby moim możliwościom.

W kilka tygodni po wysłaniu do zakładów Campbell-Bensen zamówienia, otrzymałem potrzebny do budowy zestaw materiałów. Po rozpakowaniu przesyłki w pierwszej chwili zwątpiłem, czy kiedykolwiek potrafię tę stertę tworzywa przekształcić swoją pracą w coś, co chociażby z wyglądu przypominałoby maszynę do latania. Największe trudności przewidywałem przy budowie wirnika. Wyszedłem jednakże z założenia, że skoro inni potrafili — muszę również tego dokonać. Tak też się stało. Po kilkunastu ciężko przepracowanych (z synem) dniach mój wiroszybowiec był gotów do pierwszego lotu. Oblotu dokonał bardziej ode mnie doświadczony przyjaciel Geoffrey. Ustalił on, że wiroszybowiec zachowuje się w powietrzu prawidłowo i że mogę rozpocząć uczyć się na nim latać. Poczułem się uradowany i szczęśliwy". To fragment wyznań zacytowany z czasopisma fachowego „Helicopter".

Pierwsze loty radzieckiego wiroszybowca amatorskiego holowanego przez samochód.

Zalety te potwierdza fakt, że jeden tylko ze znanych wiatrakowców firmy Bensen został dotychczas zbudowany przez około 4 000 amatorów na całym prawie świecie. Lata już również czechosłowacka „Vażka" („SP" nr 20, 29/1968 r.), a także wiatrakowiec zbudowany w Związku Radzieckim przez grupę amatorów, z którą współpracuje znany również u nas instruktor — pilot doświadczalny Wsiewołod Winicki. Zdjęcia radzieckiego wiatrakowca właśnie stanowią ilustrację tego artykułu.

Oczywiście uważam, że przedstawiony przeze mnie pogląd na temat dalszego rozwoju u nas amatorskiego ruchu lotniczego na pewno nie jest pozbawiony braków i wad, które można mi wytknąć i udowodnić. Będę się czuł jednakże usatysfakcjonowany, jeżeli głos mój stanie się przyczynkiem do szerszej dyskusji, pioniersko sprowokowanej przez Redakcję „Skrzydlatej Polski".

RYSZARD KOSIOŁ

NA ZIEMI W POWIETRZU W KOSMOSIE

Tupolew ukończył 80 lat

NIEDAWNO 80-lecie urodzin obchodził sławny konstruktor lotniczy Andriej Nikołajewicz Tupolew. Z imieniem tego człowieka związana jest nierozerwalnie historia rozwoju lotnictwa Związku Radzieckiego, a przedtem jeszcze Rosji. Z osiemdziesięciu lat swego życia Tupolew aż sześćdziesiąt poświęcił lotnictwu, z którym związał się w początkach naszego wieku. Od tamtych lat jego twórczość poświęcona była całkowicie budowie podstaw i rozwijaniu tej nowej dziedziny ludzkiej działalności. Od tamtych lat również — działalność jego związana była z poczynaniami pioniera nowych kierunków w nauce i technice, Nikołaja Żukowskiego.

Początki twórczej drogi Tupolewa nie były łatwe. W owych czasach nie istniały jeszcze ścisłe związki i zależności prac naukowo-badawczych i laboratoryjnych z praktyką inżynierską. Wszystko to trzeba było dopiero wprowadzać w życie drogą eksperymentów w nowym instytucie aerohydrodynamicznym CAGI, którego jednym z założycieli był Tupolew. Od początku istnienia CAGI inżynier Tupolew kierował pracami biura konstruktorskiego, projektowaniem i budową samolotów, znanych na całym świecie pod oznaczeniami ANT i Tu.

Tupolew — to cała epoka w historii lotnictwa Związku Radzieckiego. W ciągu 45 lat jego zespół konstruktorski stworzył ponad 120 różnych typów samolotów, tak cywilnych jak i wojskowych.

Wspomnienie pośmiertne o ppłk. pil. Mieczysławie Pronaszko

W dniu 12 września br. zmarł w Montrealu i został pochowany na cmentarzu wojskowym Honor Field w Pointe Claire Mieczysław Pronaszko, ppłk lotnictwa WP. Towarzysze broni i koledzy ze Stowarzyszenia Lotników Polskich w Montrealu odprowadzili go wraz ze sztandarem polskim na miejsce wiecznego spoczynku.

Ppłk Mieczysław Pronaszko służył długi czas w 1 pułku lotniczym w Warszawie. Jednocześnie czynnie uprawiał sport lotniczy, będąc członkiem Aeroklubu Warszawskiego. W tym okresie wykształcił wielu młodych lotników. W 1939 r. po klęsce wrześniowej znalazł się we Francji, a następnie w Anglii, w szeregach polskiego lotnictwa. Będąc dowódcą dywizjonu bombowego, odbył pełną turę bombową nad Niemcami, zdobywając wysokie odznaczenia bojowe — Krzyż Virtuti Militari i Krzyż Walecznych.

Po wojnie osiedlił się w Kanadzie — w tym okresie zmarły był czynnym członkiem Stowarzyszenia Lotników Polskich.

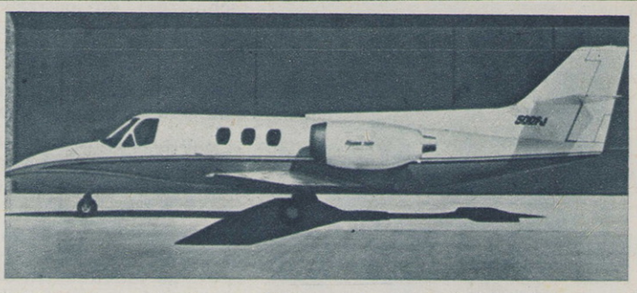
Cześć Jego pamięci!

JANUSZ JARZĘCKI

TRANSPORT I KOMUNIKACJA

■ IATA ogłosiło statystykę światowego transportu lotniczego, obejmującą przewozy na regularnych liniach lotniczych 103 towarzystw członkowskich tego stowarzyszenia. Według oceny IATA, towarzystwa te wykonują 91% ogólnej wielkości światowych przewozów lotniczych regularnych. Towarzystwa członkowskie IATA sprzedały w 1967 roku około 188 mln biletów lotniczych pasażerskich, z tego 44 mln na liniach międzynarodowych i 144 mln na liniach krajowych. Wzrost pracy przewozowej pasażerskiej w porównaniu z rokiem poprzednim wynosi 19,8%. Towarzystwa członkowskie IATA zatrudniały w 1967 roku około 628 tys. pracowników i posiadały 1948 samolotów odrzutowych, 670 turbośmigłowych, 1082 z silnikami tłokowymi i 25 śmigłowców.

■ BOAC jest największym europejskim przewoźnikiem powietrznym na liniach międzykontynentalnych. Park samolotów tego towarzystwa składa się obecnie z 19 samolotów typu Boeing 707 i 25 typu VC-10 (Standard i Super) i w najbliższych latach ma ulec znacznemu zwiększeniu, między innymi przez samoloty typu Boeing 747 (zamówiono 11 szt.) oraz naddźwiękowe Concorde (zamówiono 8) i Boeing SST (zamówiono 6). BOAC utrzymuje dwie linie dookoła świata, jedna przez Sydney, a druga przez Tokio. Posiada około 40 połączeń tygodniowo z Azją i Australią i aż 132 połączenia tygodniowo z Ameryką. Do Afryki samoloty BOAC latają dwa razy dziennie. W kwietniu 1969 roku przewidziane jest uruchomienie linii Londyn — Tokio trasą nad Biegunem Północnym.



Na powyższym zdjęciu — makieta w naturalnej wielkości budowanego w zakładach Cessna samolotu dyspozycyjnego Fanjet-500. Produkcja seryjna tej maszyny ma się rozpocząć z końcem 1971 r.

■ Pakistan International Airlines zamówiły symulator lotu samolotów Boeing 707 — 320C. Symulator zainstalowany będzie w końcu 1968 roku w centrum szkolenia załóg lotniczych PIA w Karaczi. Zastosowanie tej pomocy szkoleniowej znacznie obniży koszty szkolenia i wpłynie na podniesienie bezpieczeństwa lotów.

■ Indonezyjskie linie lotnicze Garuda zakupiły dwa samoloty typu Douglas DC-9-30, które wprowadzone zostaną na krótkiej i średniej długości trasy krajowe i międzynarodowe. Samoloty DC-9-30 zabierać mogą do 102 pasażerów.

■ Piętnaście towarzystw lotniczych utrzymujących linie do Nowego Jorku zaprotestowało przeciwko planom budowy nowego, czwartego portu lotniczego Nowego Jorku w okolicach Mc-Guire Lakehurst, z uwagi na zbytnie oddalenie od centrum miasta. Budowa tego portu lotniczego wymagałaby funduszy w wysokości około 663 mln dolarów. Towarzystwa te proponują lokalizację nowego lotniska w okolicach Solberg, Allentown lub Toms River, położonych bliżej miasta.

■ Po zakończeniu montażu pierwszego prototypu samolotu Boeing-747 i uroczystego wykołowania z hali, na kadłubie samolotu znajdowały się emblematy 26 towarzystw lotniczych, które zamówiły 158 maszyn tego typu oraz emblemat Sabeny, która zamierza kupić dwa takie samoloty. Już w najbliższych latach utrzymanie się w ostrej walce konkurencyjnej towarzystw lotniczych wymagać będzie wprowadzenia na główne linie lotnicze samolotów o niskich kosztach przewozowych i dużych pojemnościach.

ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

Jeszcze nie przebrzmiały echa wspaniałego lotu statku kosmicznego „Sonda-5", który po okrążeniu Księżyca wrócił na Ziemię, a już w dniu 10 listopada z terenu ZSRR wyrzucono następny pojazd kosmiczny typu „Sonda-6". Agencja TASS, informując o tym nowym przedsięwzięciu, wymienia ogólne zadania eksperymentu: badanie przestrzeni kosmicznej na trasie Ziemia — Księżyc oraz wypróbowanie poszczególnych podzespołów sterujących i nawigacyjnych statku. Ciężar „Sondy-6" wynosi około 950 kG. O rozmiarach poprzedniego statku „Sonda-5" może świadczyć poniższe zdjęcie, które obiegło prawie cały świat. Wykonane zostało ono w Indiach podczas przeładunku zasobnika sondy ze statku na ląd.

*

Jak wynika z najnowszych oficjalnych danych udostępnionych prasie, statek „Apollo-8" wystartuje do lotu okołoksiężycowego w dniu 21 grudnia roku bieżącego. Załogę jego stanowić będą: Frank Borman, James Lovell i William Anders.

*

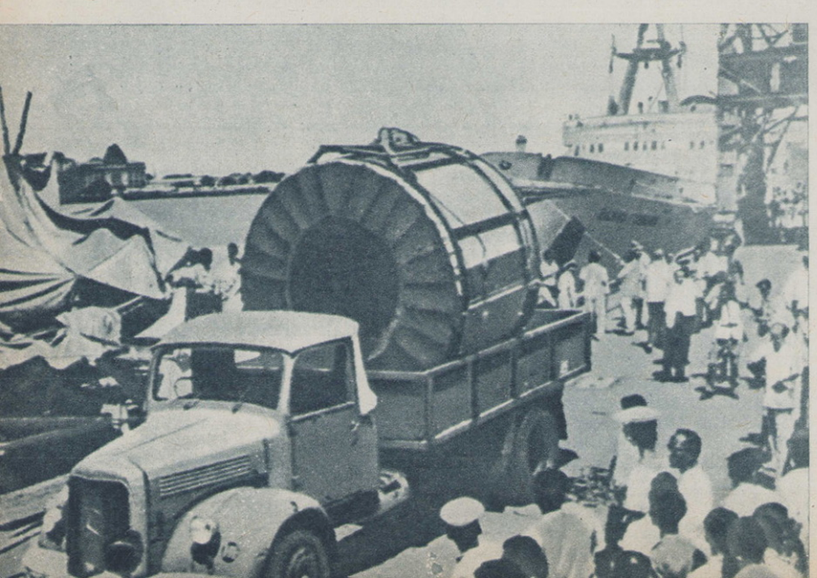
Kanada przejawiać zaczyna ożywioną działalność kosmiczną. Wyrazem tego może być między innymi plan utworzenia własnej sieci telewizyjnej przy wykorzystaniu satelitów retransmisyjnych; kooperacja z Europą; budowa satelity telekomunikacyjnego (telewizja) dla potrzeb Quebecu; oraz plan utworzenia instytucji badawczo-doświadczalnej w rodzaju amerykańskiej NASA. Do najbardziej oryginalnych, również pod względem politycznym, należy projekt satelity wysunięty przez byłego premiera prowincji Quebec — Daniela Johnsona. Chodzi tu o wykonanie satelity wspólnymi siłami z Francją i tym samym zacieśnienie silniejszych jeszcze więzów kulturalnych i gospodarczych.

*

Z norweskiego ośrodka rakietowego d'Andoya wyrzucono 3 listopada francuską rakietę sondażową typu Dragon II B. Osiągnęła ona pułap 385 km uzyskując dane o obszarach zórz polarnych, pól elektrycznych i temperaturze jonosfery.

*

Sonda międzyplanetarna typu „Pioneer-6", którą wyrzucono 16 grudnia 1965 r., a która obecnie znajduje się w odległości około 150 mln km od Ziemi, zostanie wykorzystana do sprawdzenia einsteinowskiej teorii „Krzywizny przestrzeni kosmicznej". Sygnał radiowy wysłany zostanie w stronę sondy, która w końcu listopada br. znajdzie się bardzo blisko Słońca, tak iż będzie można określić wpływ pola grawitacyjnego tej wielkiej gwiazdy, jaką jest Słońce, na przebieg fali elektromagnetycznej. Nowy „Pioneer-9" (D) wyrzucony został 6 listopada. Pełnić on będzie również funkcję sondy kosmicznej.

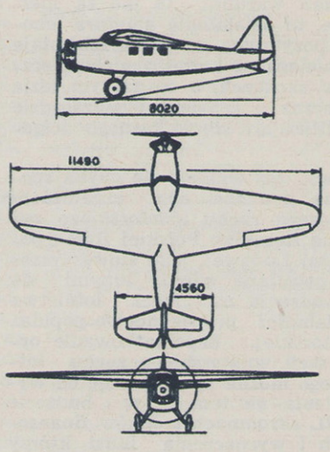


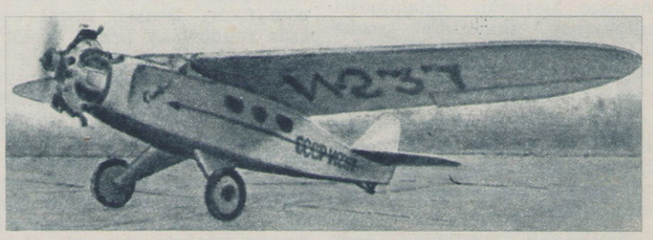
SAMOLOTY KRAJU RAD

SAM-5-2 bis

W latach przedwojennych szereg udanych samolotów skonstruował w ZSRR inżynier z Woroneża, A. S. Moskalew. Jednym z najlepszych — był pięciomiejscowy wolnonośny górnopłat SAM-5, zbudowany w r. 1933. Wyposażony w silnik M-11 o mocy 100 KM, osiągał prędkość 175 km/h (ciężar całkowity maszyny — 1 100 kG). Po upływie roku ukazała się nowa wersja tego samolotu, oznaczona SAM-5 bis. W październiku 1936 r. pilot N. D. Fikson ustanowił na tym samolocie rekord międzynarodowy, przelatując trasę łamaną 3 200 km w ciągu 25 godzin 5 minut. W r. 1937 zbudowano następną wersję — SAM-5-2 bis. Od swych poprzedników samolot ten odróżniał się nieco mniejszymi wymiarami i lepszym opracowaniem aerodynamicznym. Przy pełnym obciążeniu pułap SAM-5-2 bis, z tym samym silnikiem M-11, podwyższył się do 4 280 m, a prędkość maksymalna do 204 km/h. We wrześniu 1937 r. pilot A. Gusarow przeleciał na nowej maszynie w ciągu 19 godzin 59 minut z Moskwy do Krasnojarska, ustanawiając nowy rekord międzynarodowy odległości (w linii prostej — 3 318,198 km, po trasie lotu — 3 513 km). Po wyposażeniu samolotu w mocniejszy silnik MG-21, pilot W. Borodin osiągnął wysokość 8 000 m, zaś lotem w 1939 r. pilot B. Kondratiew na SAM-5-2 bis z silnikiem M-11 FN o mocy 200 KM uzyskał wysokość 8 400 m, a nieco później 8 900 m, co było nowymi rekordami międzynarodowymi w tej klasie samolotów.

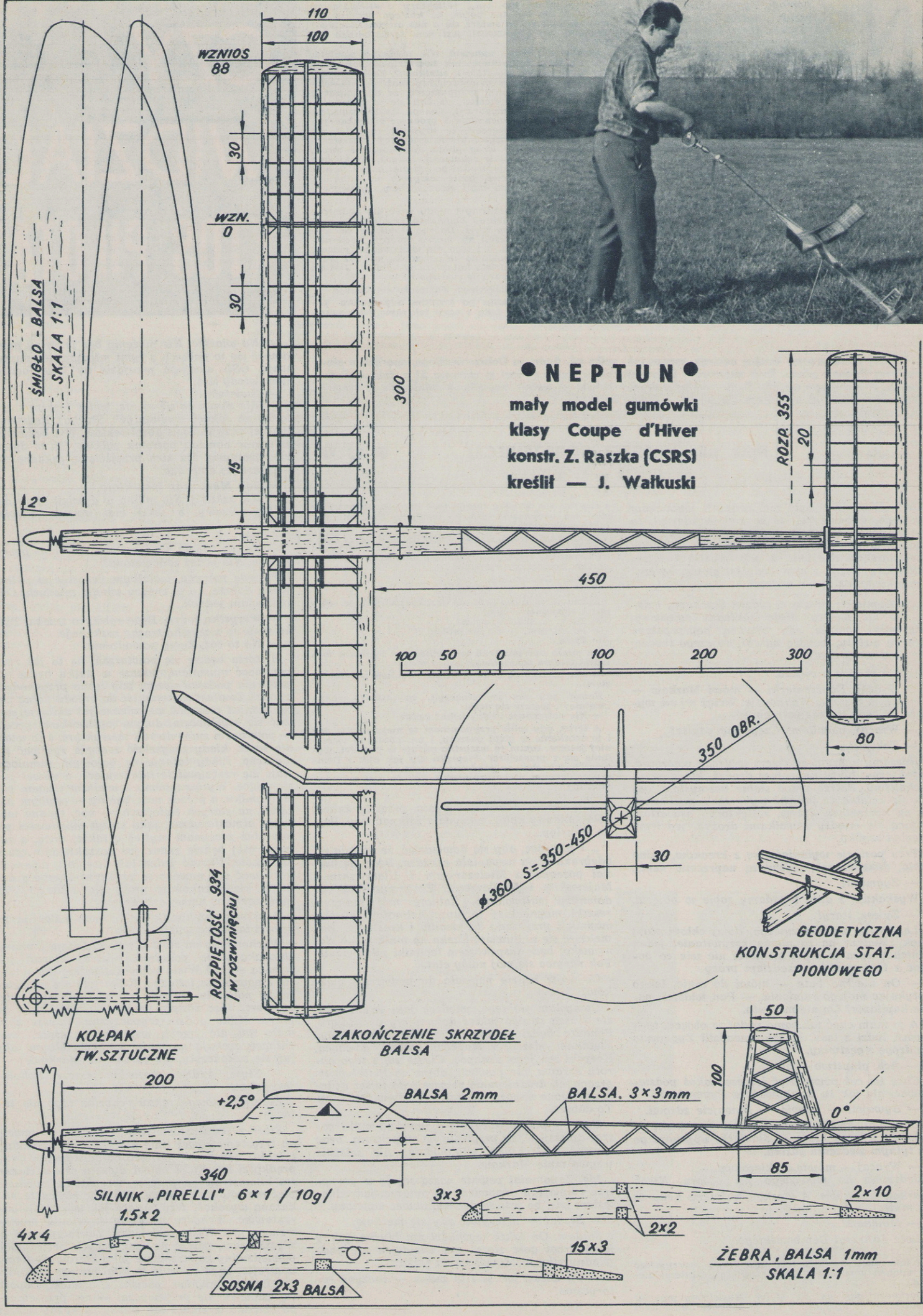
Samolot SAM-5-2 bis budowany był w wersji pasażerskiej i sanitarnej.





• NEPTUN •

mały model gumówki
klasy Coupe d'Hiver
konstr. Z. Raszka (CSRS)
kreślił — J. Wałkuski



CZY WIDZIAŁ KTOŚ PILOTA?

Poniżej zamieszczamy kolejny odcinek wspomnień ppłka pil. Andrzeja Dobrzenieckiego, opartych o prowadzony dziennik pilota. Druk wspomnień Dobrzenieckiego rozpoczęliśmy w numerze 31 z dnia 4 sierpnia br. W niniejszym odcinku Autor opowiada między innymi o dwóch wypadkach lotniczych, z których jeden zakończył się szczęśliwie dla pilota, a drugi tragicznie.

Ppłk pil. ANDRZEJ DOBRZENIECKI

● 13 ●

NIC nie pomogą Zygmuntowi: Ani ja, ani ci wszyscy ludzie. Zygmunta już nie ma. Trzeba teraz tylko pilnować, aby pożar się nie rozszerzył, rozstawić więc tych chłopców, leśników czy kim oni są, wokół szczątków maszyny lecz w odległości, która wydaje mi się bezpieczna. I to jest wszystko co mogę zrobić. Patrzę w ogień, już ustąpił paraliż mięśni, bo coś już robiłem, chociaż już nic nie ma sensu. Czuję się tylko bardzo słaby, jakby wycieńczony przewlekłą chorobą. Wspieram się o gazik i patrzę w ogień.

— Dobrzeniecki — ktoś ujął mnie za ramię. Odwracam się. To Markow.

Nic nie mówię. O czym mam meldować?

— Czy widział ktoś pilota? — pyta Markow donośnym głosem. — Kto widział, jak samolot spadał?

Gromadzą się ludzie wokół Markowa. Podchodzę i ja bliżej. Widzę twarze, zdaje się, że rozumiem, co mówią. Jedni: „On najpierw strzelił, a później spadł". Inni: „On strzelił dwa razy". Jeszcze inni: „On nie strzelał, tylko coś wybuchło". Albo: „Nie było nic, żadnych wybuchów nie było, dopiero tu, jak w ziemię uderzył, to był ten wybuch, dobrze widziałem". Każdy z nich widział dobrze, każdy coś wtedy robił w swoim gospodarskim obejściu, a gdy zapalić kazałem reflektory, każdy z nich podniósł głowę, bo czegoś takiego nigdy nie widział.

Słuchamy, co mówią ci ludzie. Słuchamy i dalej nic nie wiemy. Może dokładne oględziny, gdy pożar zgaśnie, gdy ostygną poprzepalane strzępy metalu, wskażą na coś, do czego inaczej nie dojdziemy nigdy.

Ogień zwolna przygasa.

— Wracaj, Dobrzeniecki — mówi Markow — Wracaj, ja zostanę. Waham się. Wciąż mi się wydaje, że będę jeszcze potrzebny.

— Wracaj, mówiłem! Czego się gapisz?

— Tak jest.

Ruszamy naszym gazikiem w drogę powrotną, przez leśne dukty ku polnej drodze, którą przyjechaliśmy. Patrzę przed siebie bezmyślnie, gazik się kolebie na jakichś wykrotach, podskakuje na korzeniach drzew, reflektory oświetlają wijącą się między zawałkami dróżką, jedziemy niezbyt szybko.

Trzy postacie wyłaniają się z krzaków, jedna biała, dwie czarne, wychodzą naprzeciw nam...

— Zygmunt!

Wyskakuję z auta i padamy sobie w objęcia.

— Żyjesz, stary!

Las mi go zwraca żywego, dwaj chłopi stoją obok i patrzą na to nieme przywitanie, jeden z nich obraca w dłoni siekierę, nie wie co począć z tym swoim narzędziem pracy.

— On nie ma buta — mówi do mnie, lekko dotykając mojego ramienia. — Pan widział, panie kapitanie? On nie ma buta.

A ja mam chęć tak samo wziąć w objęcia tych dwóch ludzi z lasu, bo wyprowadzili Zygmunta na drogę z gęstwiny.

— Ach, głupstwo — buty.

Chcę im coś powiedzieć jeszcze, jakoś podziękować, ale jak tu dziękować za Zygmunta?

— Bywajcie — mówię. — Bywajcie zdrowi.

Odwijam spadochron z Zygmunta, śliski i chłodny jedwab czuję w dłoniach, upycham go na tylnym siedzeniu gazika.

— Wracaj — mówię do kierowcy.

Jedziemy do wygasłego już pożaru. Niech Markow także wie. A Markow najpierw z mordą na mnie:

— Mówiłem!...

Lecz dostrzegł Dembowskiego.

(I taka więc noc była tego lata, kiedy zaprzyjaźnić się miałem z mrokiem i z mrugającą światłami ziemią.

Dochodziliśmy: co się stało? Musieliśmy przecież wiedzieć, bo to była noc, z której powrócił Dembowski nieoczekiwanie, bo były reflektory z oślepiającym światłem, bo był ten pożar, do którego podejść nawet nie można, bo śmierć się o nas otarła. Dlaczego? Szukamy tej odpowiedzi, jest nam teraz bardzo potrzebna.

Dembowski mówi niewiele. Nie wszystko pamięta. Coś się stało z silnikiem, tak twierdzi, ale my chcemy wiedzieć: co się stało z silnikiem? Tego nie mówi. Więc nie mamy pewności, czy możemy mu wierzyć. Jesteśmy skłonni przypuszczać, że wychodząc z tych oślepiających świateł, zagubił się w ciemności, coś sobie nie tak wyobraził, samego siebie względem ziemi ustawił niezrozumiale i próbując poszukać poziomu i pionu stwierdził, że uzyskuje inny lot niż zamierza. To się nazywa utratą orientacji przestrzennej, najgroźniejszy wróg pilota. Nie noc, nie mrok, lecz to coś w środku człowieka, to coś, co kieruje jego wyobraźnią i sprowadza go czasami gdzieś w nieznane obszary, gdzieś, gdzie wszystko się odwraca, pion, poziom, ziemia myli się z niebem, zamienia z niebem położenia.

Nie mamy, nie mieliśmy i nigdy mieć nie będziemy najmniejszej pretensji do Zygmunta, że nie mówi nam całej prawdy o tym locie. Dobrze zrobił, że się wystrzelił z kabiny. Jeżeli nie można inaczej, jeżeli niebo jest pod stopami, a i tego nie wiadomo na pewno, jeżeli niczego nie wiadomo na pewno, to jest coś przecież, co wiadomo: działa katapulta w kabinie. Jest po to, aby jej użyć w obronie swojego życia.

A samolot? Cóż wielkiego. Samoloty się buduje.

Zygmunt Dembowski po krótkim odpoczynku powrócił na lotnisko. Lata z nami tak samo jak zawsze, a my już nie musimy toczyć tych starych dysput: czy pilot ma obowiązek ratować maszynę. Otóż nie ma takiego obowiązku.

Dembowski wraca z lotu. Piepielin w drugiej kabinie. Wylądowali, kołują do stoiska. Dembowskiemu widocznie się spieszy, bo prędkość kołowania jest zbyt wielka. Zauważa to Piepielin.

— Tisze, Dembowski.

— Przecież nic nie mówię!

Zygmunt to antytalent do języka rosyjskiego. Piepielin zapomniał o tym.

— Tisze, ja tiebie gaworiu!

— Powtarzam, że nic nie mówię.

— Tisze...

Tu miała być misterna wiązanka. Ale Zygmunt wyłączył telefon pokładowy.

— Nie potrzebuję słuchać bzdur — mówił później na ziemi.

Nawet gdy mu wytłumaczyli, że „tisze" znaczy „wolniej", jeszcze się dąsał:

— Nie potrzebuję i tak słuchać bzdur.

A teraz, gdy sobie przypominam tę niesamowitą noc i to spotkanie w głębi puszczy, i ten pożar, to wcześniej jeszcze, zanim to wszystko odżyje w pamięci, wyłania się z przeszłości Piepielin zły jak pies i Dembowski, jak chmura gradowa po tym, w gruncie rzeczy zabawnym nieporozumieniu. Jak to jest z tą pamięcią?)

A tymczasem kończy się lato, przeszły żniwa, pola zmieniły kolor, zaczynają żółknąć lasy. Pójdę na urlop...

... I powrócę, aby się dowiedzieć, że została mi odebrana moja wspaniała eskadra. Będę się musiał pożegnać z Mielczarkiem i Ulatowskim i Majewskim i Mydlarzem... Ze wszystkimi cudownymi chłopakami. Zabiorę mój majątek, resztki magnackiej fortuny: hełmofon, kurtkę, mapnik i przyrządy do pisania i kreślenia. Zameldуję się w dywizji. Czeka na mnie nowe stanowisko: będę inspektorem techniki pilotowania. Tak nazywa się mój nowy etat.

Co teraz będzie należało do moich obowiązków?

Domyślam się tego, wiedząc jaki zajmę etat, ale muszą istnieć jakieś dokumenty uściślające. Ponadto będzie rozmowa z Markowem, gdyż Pietakow odszedł i Markow został dowódcą, Krepski zaś jego zastępcą. Cieszę się z tego obrotu sprawy, nie powiem, abym za Pietakowem przepadał, drażnił mnie zawsze jego falset i nieuzasadnione napaści na ludzi. Markow jest inny. To dobrze.

Będę — przypuszczam — odwiedzał pułki naszej dywizji i jak przystało na inspektora, będę sprawdzał technikę pilotowania. Ale właśnie wzywa mnie Markow.

Idę. Zapomniał pewnie naszą scysję w powietrzu i kpiarską odpowiedź na pytanie, jak odnalazłem pas, bo jest serdeczny, nawet wylewny.

— Siadaj — przerywa, gdy się melduję.

Siadam. On także wychodzi zza biurka, jakby jakiś drogi gość złożył mu wizytę, a nie podwładny pilot meldował się na rozkaz.

— Ty wiesz, jak jest w pułku — zaczyna retorycznie.

— Raczej wiem.

— No właśnie. Nie możemy bez przerwy mordować się w pułkach z tymi młodymi, co napływają. OSL niedługo przejdzie na Migi, będzie nam wtedy lżej.

— Świetnie.

— Ale zanim to się stanie, wciąż jeszcze szkolą ich na Jakach dziewiątych. Słuchaj. Będziemy inaczej przyjmowali absolwentów. Nie będziemy sztucznie obniżali poziomu pułków. Tu w dywizji stworzymy dla nich przejściową eskadrę. Ty będziesz jej dowódcą.

— Ja? Mam etat inspektora.

— Nie szkodzi. Nie mamy w dywizji etatu dowódcy eskadry, a jakiś etat musisz przecież mieć.

— Ale...

— To nie będzie trwało długo. To rzecz przejściowa. Nie jesteś zadowolony?

Prawdę mówiąc, wolałbym pozostać w pułku. Wiem dobrze, co to znaczy szkolić młodych. Odpowiadam jednak.

— Wszystko jedno. Będę robił, co trzeba. Tylko mnie to wszystko trochę zaskakuje.

— No to cóż. Życzę powodzenia.

Historia będzie się powtarzać. Ile to już razy powracać musiałem, jeszcze w pułku będąc, do szkolenia podstawowego, gdy tylko przychodzili młodzi. Zamiast samemu iść do przodu pełną parą, zamiast rozwijać wzbudzone już ambicje, stawać się myśliwcem, dużym myśliwskim specem — powracam znów do roli instruktora. I to właśnie teraz, kiedy przyszłość zaczyna rysować się wyraźna, kiedy latanie na bojowym samolocie staje się rzeczywiście interesujące, a nawet pasjonujące. Wyrównaliśmy z wielkim trudem poziom pułku, a przede mną byłaby — gdybym pozostał na starych śmieciach — noc, trudne warunki atmosferyczne, jako szczyt możliwości pilota. Już zaczynam myśleć o takiej nocy, a zamiast niej będzie znane już poszukiwanie czasu dla siebie. Ukraść jeden lub dwa loty dziennie, poznawać coś nowego w przestrzeni, wtedy dopiero, kiedy zakończę pracę dla młodych. To mnie czeka w nowej eskadrze.

A później przekonuję się, że mam o swej przyszłości fałszywe wyobrażenie.

Wychodzimy na start o świcie. Latam z moimi chłopakami do południa, później utartą już ścieżką — nad Wisłą powygłupiać się dla relaksu. I powrót na lotnisko. Kilka lotów z młodzieżą po południu. Zapada zmrok, pułk wychodzi na start, więc zostaję na loty nocne. Latam do późna. Kilka godzin wypoczynku, zawsze zbyt mało snu, ale trzeba wstawać wcześnie, moi chłopcy czekają na mnie, loty, chciałbym, aby już się zakończyły, ale zjawia się Markow.

— Słysz, Andriej, pozostań jeszcze. Poholujesz rękaw.

Zostaję holować rękaw, chociaż tego nie lubię.

Start z jedenastometrowej długości rękawem na trzystumetrowej linie nie jest taki swobodny i lekki, oderwanie od betonu następuje przy prędkości trzystu, a nawet dwustu osiemdziesięciu kilometrów na godzinę, wznoszenie zaledwie pięć metrów na sekundę. Winduję się na tę nakazaną wysokość trzy tysiące jak wół, a nie odrzutowiec. Wchodzę w strefę strzelania powietrznego nad Wisłą, pomiędzy Zakroczymiem i Wyszkowem, patrzę na atakujących, jestem odpowiedzialny za strzelanie jako kierownik lotów w strefie, bądź co bądź to koło mojego skrzydła przelatują smugowe pociski z działek. Dopóki się człowiek nie przyzwyczai — nic przyjemnego oglądać te smugi tak blisko. A każdy zakręt

— powiatowy, a noga cierpnie od wciskania orczyka — lina jest zaczepiona pod kadłubem, z lewej strony w stosunku do podłużnej osi samolotu, rękaw ściąga więc samolot w lewo.

Poza tym strzelanie do rękawa źle mi się kojarzy. Nie jestem orłem w tej dziedzinie. Nie rozumiem, dlaczego tak często się zdarza, że wracam, jeśli to ja strzelałem, a rękaw jest nietknięty ani jednym pociskiem.

Jako holujący muszę oceniać manewry strzelających, głupio mi krytykować kolegów, bo moje sumienie w tym względzie nie jest całkowicie czyste.

Pocieszam się: rękaw nie jest podobny do rzeczywistego celu, nic nie ma wspólnego z sylwetką samolotu, do której bym strzelał jako myśliwiec. Jego lot jest inny, samolot nie trzepocze się tak, samolot jest większy i posiada skrzydła. A jeżeli jeszcze ktoś przede mną wpakował w rękaw celną serię, rękaw zachowuje się dziwacznie, lecą z niego farfocle jakieś. Zresztą zdarza się przecież, że i ja trafiłem. Tylko zbyt rzadko jak na moje wielkie chęci.

Myślę, że strzelanie do rękawa nie jest sprawdzianem przydatności myśliwca. Co najwyżej zapoznaje pilota z samym faktem otwarcia ognia. Mimo wszystko nie lubię tego. A nade wszystko nie lubię holować rękawa. Więc się wściekam w duchu, gdy trzeba lecieć z tym workiem. Głośno zaś mówię sakramentalne wojskowe „tak jest", wsiadam do kabiny. Lecę jednak.

Ciężkie dni.

Już takie bywały i w pułku, gdy leciałem z nóg, ale dlaczego właśnie mnie musi spotykać zawsze coś takiego Zazdroszczę chłopakom, którzy pozostali i normalnie wykonują swój program.

Zmienia się jednak moje samopoczucie, gdy widzę, jak chłopaki z mojej eskadry zaprzyjaźniają się z wolna z odrzutowcem, jak biorą go w garść — stara, znana instruktorska uciecha — lot samodzielny, udane lądowanie. I tak dzień za dniem, noc za nocą, nie ma czasu na przemyślenia ogólniejsze, chociaż życie przecież jest bogate i doprawdy jest o czym myśleć. A ja mam czasu tyle, ażeby zauważyć drobiazg: inaczej mogę sobie pogadać z Piepielinem. Nie jest moim przełożonym, nie pozwala sobie teraz na swoje ulubione „po matuszkie", bo natychmiast w rewanżu „po babuszkie" otrzyma ode mnie. Teraz swoje humory może sobie w buty wsadzić.

Jest o czym myśleć, o tak. I czasami jest to nieuniknione.

Idę ze startowego stanowiska dowodzenia w stronę stoiska samolotów, chłopaki moje latają po kręgu, normalnie, więc się zachwycam odległą panoramą miasta przede mną, od czasu do czasu zerknę na samolot na kręgu. Nie ma nic nienormalnego, prędkości nakazane, wysokości nakazane — dobrze jest. Niedługo przejdziemy z kręgu do stref, do szyków, do strzelań, do walk. Oddam wyszkoloną eskadrę pułkom mojej dywizji. Przyjemnie jest myśleć o tym czasie, kiedy zakończona zostanie ta harówka.

A tu za samolotem, który właśnie leci w stronę miasta, jakieś czarne kłęby dymu. Co to? Jakby rwały się za nim pociski artyleryjskie. Co to?

Nie wiem. Widzę, że wiatrochron odskakuje. Zaraz wyskoczy pilot. Stoję, wmurowało mnie. Kto to jest Dlaczego nie wyskakuje? Skąd ten dym? A samolot idzie w lot nurkowy i już go nie ma, zginął gdzieś za dachami domów.

Tylko wybuch.

Krzyczę. Jestem sam na lotnisku, wszyscy daleko, gwiżdże jakaś turbina, lotnisko — to nie do wiary — żyje normalnie i nikt nie słyszy mojego wołania, wracam do startowej budy, strzelam z pistoletu w powietrze, ale i to gdzieś ginie, to nawet nie jest huk. Biegnę więc, strzelając, wpadam na startowe stanowisko dowodzenia, wołam, spadł samolot, że spadł w miasto i uciekam, nie czekając aż kierownik lotów ustali, który to jest samolot. Kopię rozrusznik mojej Jawy, ktoś jeszcze, nie wiem kto, siada na tylne siodełko i jadę, ktoś za mną rusza też na swoim motorze, pędzę i o niczym nie myślę, tylko żeby być tam jak najszybciej. Gdzie?

Gdzieś na Kole. Jadę przez Koło, dojeżdżam do Górczewskiej. Widzę...

Tłum. Gromadzi się coraz większy tłum, ze wszystkich stron, jak z mrowiska biegną tam ludzie, tysiące ludzi, niewiarygodne, żeby tyle ludzi było na ulicach, chciałbym ostygnąć trochę, nienawidzę teraz tych ludzi, którzy przebiegają przez jezdnię, utrudniają mi dojazd na miejsce, tam, skąd słychać eksplozję rwącej się amunicji, trzeba jakoś ten tłum zatrzymać, to nie żarty, gdy rwie się amunicja, nie, tego tłumu się nie zatrzyma. Stawiam motor, muszę podejść bliżej.

Jest nas czterech i jeszcze dwóch milicjantów. Więc sześciu. Wołamy: „nie zbliżać się". Mało kto słucha.

...Samolot zawadził o szczyt wysokiej kamienicy i runął w ogródek. W ogródku jest lej jak po wybuchu bomby. Amunicja rwie się w środku tego krateru — szczęście dla tych głupich ludzi, których nie można zatrzymać. W ogródku stoi mały domek; już wiem, że gdyby ten samolot nie zaczepił o szczyt kamienicy, nie byłoby tego domku, a w nim, być może, byli jacyś ludzie. Lecz gdzie jest pilot? Kto jest tym pilotem?

— Gdzie jest pilot? — wołam.

— Tam.

Ktoś wskazuje drugą stronę podwórka, za tą chatką w ogródku. Biegnę.

Nie poznam pilota, chociaż leży przy progu. Obok leży fotel.

No tak. Niepotrzebny już lekarz, niepotrzebny jęk syreny pogotowia.

Nie mogę oderwać wzroku od zwłok straszliwie zmasakrowanych, już nawet nie poszukuję jakichś szczegółów ubioru, po których mógłbym poznać — kto to jest?

Może Zbyszek Romiszewski, umilający nam życie swoim akordeonem? Może Sochaj z eksperymentalnej grupy absolwentów OSL — przyszedł do szkoły jako oficer z wojsk lądowych.

Wzdrygam się, gdy ktoś mnie łapie za rękę.

— Andrzej. Żyjesz.

To moja siostra. Skąd się tu wzięła?

— Andrzej, ja to widziałam, myślałam, że to ty.

Nie słyszę, coś mi odpowiada, ale ja mogę tylko patrzeć na ten krater i na zwłoki. Muszę patrzeć, jestem zahipnotyzowany.

Wiek mija, zanim przyjechał Markow i inni jeszcze oficerowie. Drugi wiek do przyjazdu generała Turkiela, gromadzą się milicjanci, usuwamy gapiów z podwórka.

Będziemy zbierali szczątki porwanych blach, resztki silnika i płatowca, umieścimy to wszystko później w namiocie na lotnisku, będzie pracowała komisja. Już wiem, bo ktoś powiedział: to jest Dobras.

Przyszedł pełen zapału, zameldował się u mnie, bo byłem jego dowódcą, polataliśmy trochę po kręgu i odszedł. Tak, odszedł. Nawet nie zdążyliśmy się zaprzyjaźnić...

... Komisja pracuje, ja gadam głupstwa. Ponieważ widziałam pęknięcie obudowy sprężarki, przyczyny wypadku doszukuję się w tym pęknięciu, a to przecież bzdura, obudowa pękła przy zderzeniu z ziemią. Widziałem zgiętą prowadnicę katapulty, więc mówię, że ponieważ była zgięta — pilot nie wyskoczył, a to też bzdura, prowadnica zgięła się przy zderzeniu Ale ja muszę te głupoty gadać, nie mogę się powstrzymać, bo nie mogę myśleć o tym, że to Dobras...

Tak, jest w tym sporo racji, że piloci nie są dopuszczani do oglądania wypadków. Ten makabryczny widok może coś popsuć w najzdrowszym systemie nerwowym. Kilka dni chodzę jak struty.

(Żal też wygasa. Życie jest silniejsze od śmierci i tak być powinno. Trzeba wracać ze śpiewem z lotów nocnych, trzeba tym śpiewem zapalać światła w oknach uśpionego osiedla, przy lotnisku, gdzie żony, matki, rodzeństwo — czekają na ten nasz śpiew, bo wiedzą wtedy, że wszystko jest w porządku. Natomiast, jeśli jest cisza, taka cisza, która potrafi wybuchnąć, w tych samych mieszkaniach, w których w godzinę naszego powrotu zapalają się światła i kobiety zaczynają się krzątać po kuchni — jeśli wybucha taka cisza, wyłączane są radia i trwa bezmierny niepokój. Potem któraś z tych kobiet dowiaduje się: to był Dobras i po chwili wiedzą już wszystkie, a niepokój się przetamuje jakoś, przeistacza w gryzący żal. Po paru dniach żal też wygasa, bo wracamy ze śpiewem. I znów się włącza radio, i znów się wstawia herbatę, kurtkę lotniczą wiesza się na wieszaku, siada się do stołu, pada jakiś żart. Wróciliśmy do naszych norm.

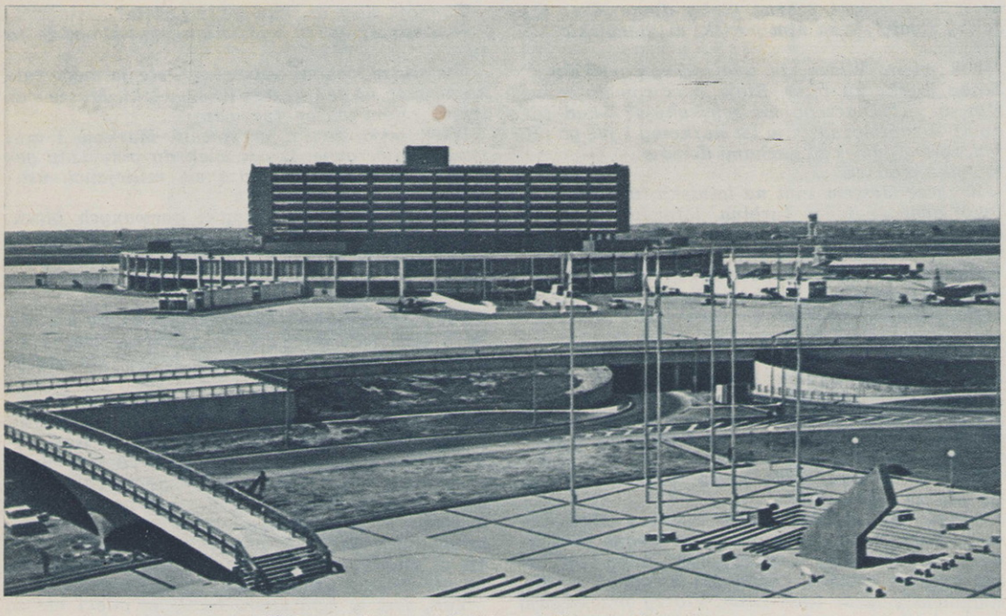
O Dobrasie zaś myślimy tak:

Przyczyna wypadku była...

Konkretnie — już nie pamiętam. Nie wszystko można pamiętać, jeżeli nie niesie praktycznej wskazówki dla nas. Pamiętam, że pracował oprócz komisji prokurator, że badał dokumenty, które musiałem mu dać do wglądu, że nie także podejrzewał, bo byłem dowódcą Dobrasa — mogłem go źle wyszkolić. Pamiętam, że myślałem źle o prokuratorze, sto razy w myśli nazywałem go dyletantem, sądziłem, że powinno wystarczyć moje stwierdzenie, iż Dobras był szkolony sumiennie. Nie miałem racji, chociaż rzeczywiście był szkolony sumiennie. Bo przecież odczułem wyraźną ulgę, gdy powiedział to prokurator. Stał się wtedy obrońcą mojego sumienia.

Jakkolwiek by jednak nie było, to przecież gdzieś przyczyna być musiała. Błąd w technologii? Brak w materiale? Nie umiem oskarżyć nikogo o winę za śmierć naszego młodego kolegi. Ale wiem, że praca, jakakolwiek, gdziekolwiek, nie jest pracą na prywatny użytek i dlatego odpowiedzialność jest olbrzymia zawsze, gdy się staje przy swoim warsztacie. Dlatego i my musimy powrócić na lotnisko). **(CDN)**

Foto: J. Tobolski



Międzynarodowy port lotniczy w Toronto (Kanada).

XVI ZGROMADZENIE OGÓLNE ICAO

JERZY OSIŃSKI
Korespondencja własna z Argentyny

ODBYWAJĄCE się co trzy lata zgromadzenia ogólne Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) zajmują się głównie rozpatrywaniem aktualnych problemów międzynarodowego transportu lotniczego. Na tegorocznym zgromadzeniu (2 — 28 września, w Buenos Aires) dominowały:

— potrzeba skoordynowania planowania rozwoju statku powietrznego i przyziemia;

— konieczność podjęcia w skali międzynarodowej walki z uciążliwymi dla ludzi zjawiskami współczesnej i przyszłej techniki lotniczej (fala uderzeniowa, hałas przylotniskowy);

— ujednolicenie miar;

— walka z piractwem powietrznym;

— wolność tranzytu, taryfy i opłaty oraz inne zagadnienia handlowo-przewozowe.

Niemal na całym świecie obserwuje się obecnie nieprzystosowanie lotnisk, a w szczególności dworców lotniczych, do samolotów dużej pojemności, które mają wejść do eksploatacji już w najbliższej przyszłości. Stan ten przypisuje się błędom planowania i brakowi koordynacji między przemysłem i przedsiębiorstwami przewozowymi. Zgromadzenie zwróciło się z apelem do krajów produkujących sprzęt lotniczy, aby — mając na względzie jak najszersze stosowanie nowych samolotów — uwzględniały wszystkie aspekty wprowadzania ich do eksploatacji oraz aby producenci i eksploatatorzy dążyli do skoordynowanego planowania rozwoju sprzętu lotniczego i przyziemia.

Walkę z uciążliwymi zjawiskami techniki lotniczej uznano za jedno z najważniejszych i najpilniejszych zagadnień, przy czym wyodrębniono wyraźnie zjawisko wywoływane falą uderzeniową (tzw. sonic bums), oraz hałas na lotnisku i w strefie przylotniskowej, powodowany przez samoloty odrzutowe pod- i naddźwiękowe. Postanowiono dla obu zjawisk opracować odpowiednie normy techniczne i w formie przepisów międzynarodowych ustalić granice, których lotnictwo nie powinno przekraczać ze względów społecznych. Zobowiązano Radę do opracowania odpowiednich projektów przepisów i zwołania specjalnej konferencji międzynarodowej.

Ze spraw technicznych najdłuższą dyskusję wywołało zagadnienie ujednolicenia miar w lotnictwie (na bazie metrycznej). Uznano, że dotychczasowy postęp w tym zakresie jest niezadowalający. Zwrócono szczególną uwagę na pionową separację statków powietrznych, przy której stosowane są zarówno metry jak i stopy. Delegacja francuska zgłosiła propozycję zmierzającą do oparcia rozdziału poziomów lotu nie na jednostkach długości, lecz ciśnienia barycznego. Powierzono Radzie zbadanie tego systemu.

Wprowadzono szereg zmian i uzupełnień natury merytorycznej i redakcyjnej dotyczących regionalnych konferencji nawigacyjnych, trybu ustalania planów regionalnych i procedur dodatkowych oraz sprawdzania z ziemi i z powietrza urządzeń nawigacyjnych. Dokonane zmiany mają na celu uproszczenie i uaktualnienie trybu postępowania z równoczesnym dostosowaniem go do nowych potrzeb.

Z zagadnień ekonomicznych rozważano w pierwszym rzędzie przeszkody związane z rozwojem sieci linii i przewozów. Zwrócono uwagę na trudności w uzyskiwaniu prawa przelotu tranzytowego oraz na stosowanie przez niektóre kraje prawa wyłączności dla swoich towarzystw narodowych przy przewozie niektórych rodzajów pasażerów (np. emigrantów) i towarów. Zgromadzenie podjęło uchwałę zwracającą się do wszystkich krajów członkowskich, które dotychczas nie są uczestnikami układu o tranzycie, aby przystąpiły do tej umowy.

W związku z zamierzonym wprowadzeniem do eksploatacji aerobusów zaktualizowane zostały uchwały poprzednich zgromadzeń w sprawie uproszczeń procedury przewozowej oraz dodana nowa rezolucja, zawierająca apel do krajów członkowskich o dostosowanie lotnisk do aktualnych i przyszłych potrzeb przewozowych w ruchu międzynarodowym oraz o dalsze odpowiednie planowanie rozwoju przyziemia lotniczego. Z innych uchwał o charakterze ogólnym należy wymienić m. in. postanowienie, aby statystyki przewozowe ICAO obejmowały także przewozy nieregularne (pozarozkładowe) — zarówno międzynarodowe, jak i krajowe. Postanowiono poza tym włączać do sprawozdań ICAO możliwie obszerne dane dotyczące rozwoju lotnictwa użytku własnego (l'aviation generale).

Szereg delegacji poruszył sprawę zdarzającego się coraz częściej bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym w regularnym przewozie lotniczym lub też zmuszania przy użyciu siły do zboczenia z trasy. Ponieważ zagadnienie to traktuje konwencja tokijska z 1963 r., przyjęto rezolucję zachęcającą państwa do przystępowania do tej konwencji.

W związku z układem międzynarodowym z 22 kwietnia 1968 r. o udzielaniu pomocy i opieki kosmonautom i statkom kosmicznym, Zgromadzenie uzupełniło rezolucję sprzed trzech lat w sensie zobowiązującym Radę i Sekretarza Generalnego ICAO do ściślejszej współpracy w sprawach związanych z opanowaniem Kosmosu.

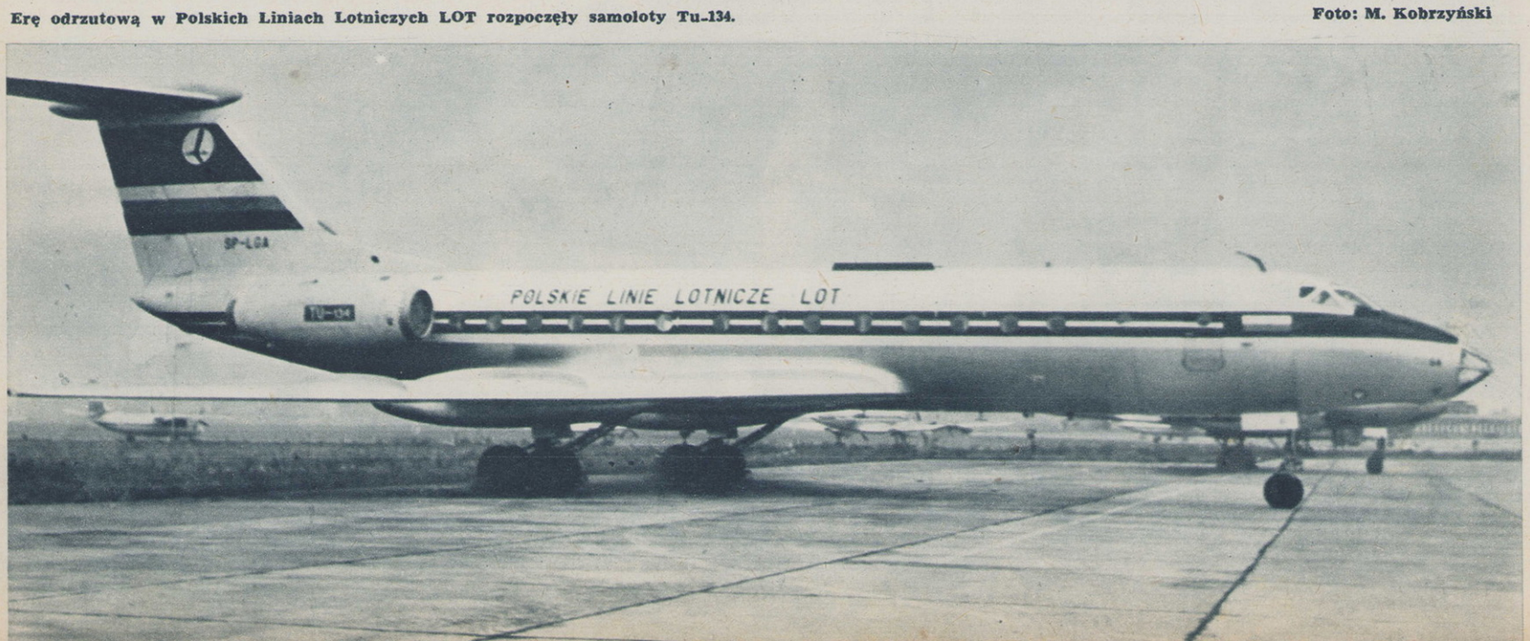
XVI Zgromadzenie wykonało dużą pracę legislacyjną, aktualizując i porządkując podjęte dotychczas w ICAO uchwały zgromadzeń.

Na najbliższe trzy lata wybrani zostali do Rady przedstawiciele następujących 27 państw: Argentyna, Australia, Belgia, Brazylia, Czechosłowacja, Dania, Francja, Gwatemala, Hiszpania, Holandia, India, Indonezja, Japonia, Kanada, Kolumbia, Kongo-Brazzaville, Liban, Meksyk, Nigeria, NRF, Stany Zjednoczone, Senegal, Tunezja, Tanzania, Wielka Brytania, Włochy i Zjednoczona Republika Arabska.

Należy podkreślić bardzo aktywny udział w Zgromadzeniu krajów rozwijających się. Przeforsowały one m. in. utworzenie w ICAO dodatkowego funduszu pomocy na szkolenie personelu lotniczego i wpłynęły w decydujący sposób na skład Rady.

W tegorocznym zgromadzeniu ICAO brali udział przedstawiciele lotnictwa cywilnego 103 państw członkowskich i 3 niecłonkowskich (m. in. 5-osobowa delegacja obserwatorów ZSRR) oraz 12 organizacji międzynarodowych. Z Polski uczestniczyła 3-osobowa delegacja Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego.

Erę odrzutową w Polskich Liniach Lotniczych LOT rozpoczęły samoloty Tu-134. Foto: M. Kobrzyński



UWAGA CZYTELNICY

Pragniemy przypomnieć o odnowieniu prenumeraty „Skrzydlatej Polski" na rok 1969.

Cena prenumeraty krajowej wynosi:

kwartalnie — 26 zł
półrocznie — 52 zł
rocznie — 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

CZYTELNICY POSIADAJĄCY KREWNYCH LUB ZNAJOMYCH ZA GRANICĄ. Prenumeratę naszego tygodnika ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, nr konta PKO 1-6-100024.

Cena prenumeraty „Skrzydlatej Polski" na zagranicę wynosi:

kwartalnie — 36,40 zł
półrocznie — 72,80 zł
rocznie — 145,60 zł

Prenumeratę zgłoszoną do dnia 10 danego miesiąca BKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca.

ZBIERAMY ZNACZKI

MALEDIWY. Wydano tu serię złożoną z 8 znaczków pod nazwą „Historia lotnictwa cywilnego". Znaczki przedstawiają kolejno: za 2 i za 10 l — Zeppelin LZ 130; za 3 l i 1 r — Boeing-707; za 5 i 50 l — bracia Wright; za 7 l i 2 r — Boeing-733.

*

NORFOLK (WYSPY). Z okazji 21 rocznicy linii lotniczej „Qantas" między Sydney a Norfolk wydano serię złożoną z dwóch znaczków o wartościach nominalnych 5 i 7 c, przedstawiających samoloty.

*

NRD. Z okazji Samolotowych Mistrzostw Świata w Akrobacji w Magdeburgu wydano tu serię złożoną z 2 znaczków. Znaczek o wartości nominalnej 10 Pf (który reprodukujemy) przedstawia samolot akrobacyjny Z-526, zaś znaczek o wartości 25 Pf przedstawia dwa samoloty w tzw. locie lustrzanym.

*

REPUBLIKA ŚRODKOWO-AFRYKAŃSKA. Wydano tu znaczek lotniczy o nominale 100 fr „Badanie Kosmosu". Znaczek przedstawia Wenus-IV.

*

WĘGRY. Wprowadzono tu do obiegu pamiątkowy blok znaczkowy o wartości nominalnej 10 Ft „In memoriam kosmonautów E. H. White'a, W. Komarowa i J. Gagarina".

BOGUSŁAW KUROWSKI

W lotniczej KSIĘGARNI

Bohdan Drozdowski ● ARNHEM — CIEMNE ŚWIATŁO ● Wydawnictwo Obrony Narodowej, Warszawa 1968. Wydanie I, str. 250, cena zł 12.

„Arnhem, miasto w Holandii, na północnym brzegu Dolnego Renu; bitwa 17—26 września 1944 r. w czasie drugiej wojny światowej między 1 DPDes bryt. z udziałem poddziałów 1 Polskiej Samodzielnej Brygady Spadochronowej, a 2 KPanc. SS niem. Operacja ta (kryptonim „Market Garden") była największą z przeprowadzonych przez sojuszników do jesieni 1944 r. operacji powietrzno-desantowych. Jej charakter i zasięg miały znaczenie operacyjne. Mimo ogromnych strat własnych operacja miała tylko częściowe powodzenie; zamiast uchwycenia przyczółka na północnym brzegu Dolnego Renu doprowadziła jedynie do przełamania obrony niemieckiej i utworzenia korytarza na głębokość ponad 100 km, licząc od granicy belgijskiej do Renu. Straty brytyjskiej 1 DPDes prawie 80 proc., a polskiej 1 SBSpad — 22 proc. stanu osobowego (ok. 400 żołnierzy) — czytamy w „Małej Encyklopedii Wojskowej" (Warszawa, 1967).

Książka Bohdana Drozdowskiego osnuta jest na tle powyżej streszczonego opisu bitwy. Składa się jakby z dwóch części: danych faktograficznych i fantazji autora. O ile opisy bitewne są po większej części napisane znakomicie (np. przeprawa kompanii polskich spadochroniarzy przez Ren), to znacznie mniej podobały mi się ustępy, w których autor usiłuje oddać nastroje żołnierzy brygady. Sytuacja bojowa desantu pod Arnhem posiadała bowiem sama w sobie taki ładunek tragicznego dynamizmu, że dobry pisarz — operując takim materiałem — musi wywiązać się ze swego zadania na piątkę.

Nie lubię książek napisanych z manierą literacką, jaką ciągle napotyka się w „Arnhem". Autor maskuje brak własnych przeżyć wojennych i niemożność wczucia się w nie „udziwnianiem", używaniem co rusz grubego słowa (ma to zapewne według B. Drozdowskiego świadczyć o bojowym nastroju żołnierzy), rozważaniami — od siedmiu boleści — pseudofilozoficznymi. Od razu zastrzegam, że w ćwierć wieku po wojnie nie ma żadnego sensu wymagać od autorów książek militarnych, aby brali osobiście udział w opisywanych wydarzeniach. Nie sięgając jednak aż do Sienkiewicza — który przecież nie szarżował z husarią — np. Arkady Fiedler nie stykał się przed wojną z lotnictwem, a potrafił wprost znakomicie opisać nie tylko walki powietrzne, ale i nastroje pilotów myśliwskich na ziemi. B. Drozdowskiemu oddanie tego właśnie „klimatu" życia brygady spadochronowej zupełnie się nie udało. Wszystkie rozmowy i dysputy żołnierzy na milę pachną pełną snobów i nierobów piwnicą artystyczną czy kawiarnią literacką, a nie barakami, w których przebywali żołnierze w Szkocji. Gdyby w rzeczywistości nasi spadochroniarze tak filozofowali, tak analizowali, co było i będzie — to nie mieliby odwagi nie tylko na skok pod Arnhem, ale nawet na ćwiczebne opuszczenie samolotu na spadochronie. A te niby mądre rozmowy rozpoczynają się np. tak (str. 100):

— „Ciekawe — mówi Jerzy — z czego się w tym kraju bierze tyle mgły".

Skąd się bierze mgła w Anglii, może objaśnić gapiowatego podchorążego Jerzego z brygady spadochronowej każde dziecko po pomyślnym ukończeniu pierwszego roku studiów w szkole podstawowej.

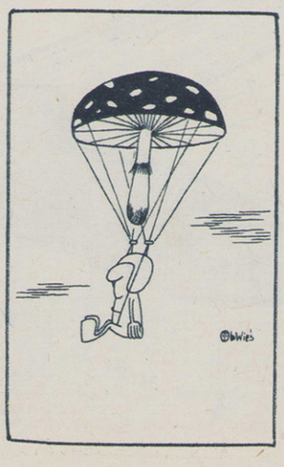
A jakie podteksty, metafory czy głęboko ukryte znaczenia mają takie oto zdania: „Szumią we mnie liście, może za głośno, bo zza ogrodzenia cottage'u zaczyna ujadać pies" (str. 30); „Cygaro Churchilla dymi w mojej duszy, jeżeli ją jeszcze mam" (str. 82).

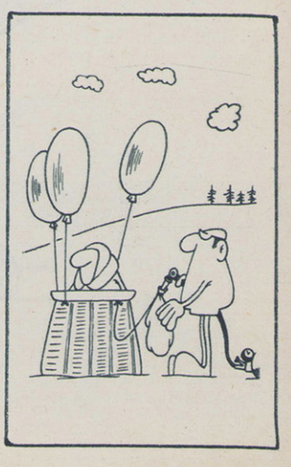
„Potrzebne nam są książki rozmaite i dobre — zaznaczył w swym felietonie „W oczekiwaniu na książkę" płk J. Przymanowski — pisane przez literatów zaangażowanych w Polskę gorącym sercem i przenikliwą myślą, a jednocześnie dobrze znających swe niełatwe rzemiosło. Rzeki płyną równie powoli co przed stuleciem, ale czas przyspieszył i może już jutro albo za rok wyjdzie książka o polskim żołnierzu, która zostanie w pamięci ludzkiej i historii literatury".

Kończę tę dość długą i raczej krytyczną recenzję, gdyż z całą pewnością autor — gdy wyzbędzie się swej nieznośnej maniery literackiej — będzie mógł napisać nawet znakomitą powieść o tematyce militarnej. W danym przypadku jednak raczej zawiódł (prócz świetnych fragmentów). Epopeja bitwy pod Arnhem wciąż więc jeszcze czeka na swego autora.

Nieciekawą obwolutę i stronę tytułową projektował Jerzy Kępkiewicz.

JAN KOWNACKI





PLANY SAMOLOTU

Mieczysław Małecki — Brzeg Dolny. Plany modelarskie samolotu akrobacyjnego Pitts Special były już zamieszczone w „SP" i „Modelarzu". Radzimy przejrzeć roczniki tych czasopism.

Jan Waligórz — Kraków. Istotnie, rysunek samolotu B-25 znajduje się w książce „Przegląd samolotów bombowych". Litery na kadłubie, to znaki taktyczne. Stąd wzięła się nazwa np. „L — jak Lucy".

BIBLIOTECZKA „SKRZYDLATEJ"

Stanisław Kuczek — Wałbrzych. Oto fragment listu skierowanego do redakcji: „Czy jest możliwe ukazanie się dalszych książek z biblioteczki „Skrzydlatej Polski", z serii przeglądów samolotów? Przydałyby się takie, gdyż dużo nowych samolotów przybyło".

Jesteśmy tego samego zdania. Niestety, jak na razie nasze propozycje nie znajdują zrozumienia w wydawnictwach zajmujących się publikacjami książkowymi. Ale nie ustajemy w staraniach. Jeśli chodzi o samolot „Mołot", to oficjalne oznaczenie brzmi M-201 lub 201 M.

SZKOŁY WOJSKOWE

Andrzej Kuliński — Jarocin Wlkp., Janusz Bryńczak — Zgierz, Jan Owsiany — Świdnica. O warunkach przyjęć do różnych szkół wojskowych pisaliśmy niejednokrotnie. Przypominamy też, że wyczerpujących informacji w tej sprawie udzielają wszystkie Powiatowe Sztaby Wojskowe (WKR-y).

ZALEGŁE EGZEMPLARZE

Edward Kisielewicz — Samborowo, pow. Ostróda. Zaległe egzemplarze „Skrzydlatej Polski" nabyć można w Punk-

cie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym.

Przypominamy przy okazji, że informacja tej treści znajduje się w każdym numerze „Skrzydlatej Polski", w tzw. stopce redakcyjnej.

DZIECI W SAMOLOCIE

Ile płaci się za przewóz dzieci samolotami komunikacyjnymi na regularnych liniach lotniczych w kraju i za granicą? — pyta Mirosława Zielińska z Krakowa.

Opłata za przewóz dzieci poniżej lat dwóch, tak na liniach krajowych jak i zagranicznych, nie zajmujących oddzielnego miejsca w samolocie, wynosi 10 proc. taryfy normalnej, jeżeli podróżny opłacający taryfę dla dorosłych przewozi tylko jedno dziecko. Opłata za każde następne dziecko w tym wieku wynosi 50 proc. taryfy normalnej. Taryfa dla dzieci w wieku od 2 do 12 lat wynosi 50 proc. taryfy normalnej. Podróżnym, jak też i dzieciom przewożonym za opłatą 50 proc. taryfy normalnej, przysługuje prawo przewożenia bezpłatnie bagażu o wadze 10 kg.

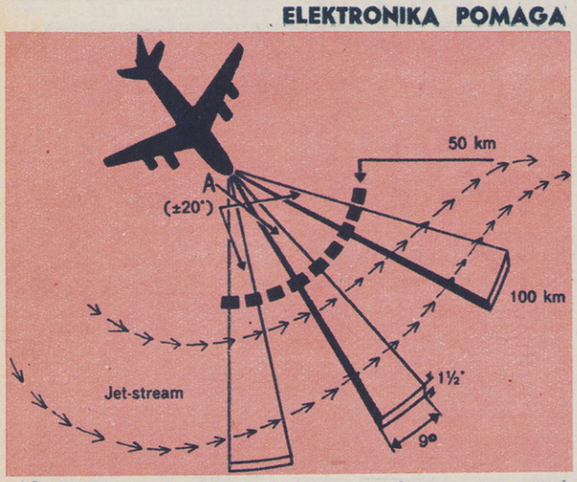
PLANY MODELARSKIE

Hans Jürgen Güttich — 724 Grimma, Brückenstr. 31, NRD, Karol Węsław — Poznań. Plany wszystkich powojennych konstrukcji lotniczych znaleźć można w książce **„Konstrukcje lotnicze Polski Ludowej"**, wydanej kilka lat temu przez Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.

Adam Maniura — Warszawa. Dokładne plany budowy silnika z tłokiem krążącym SW-992.RC, opracowane przez mgra inż. Juliana Faleckiego, opublikowaliśmy w numerach od 36 do 43 „Skrzydlatej Polski" z bieżącego roku. Egzemplarze te powinny być jeszcze do nabycia w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17.

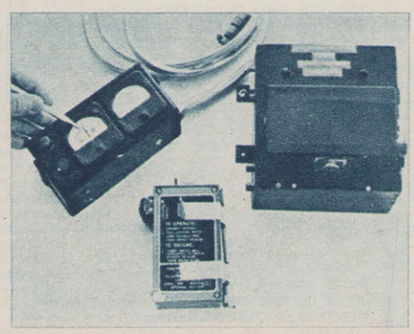
RAKIETĄ PO ŚWIECIE

ELEKTRONIKA POMAGA



Odrzutowe samoloty pasażerskie otrzymały nowy przyrząd CAT przeznaczony do ostrzegania pilota przed turbulencjami powietrza na znacznych wysokościach. Przede wszystkim chodzi tutaj o wczesne ustalenie istnienia na trasie lotu tzw. jet-streamu, wiatru o prędkości rzędu 400 km/h, wiejącego na wysokości 9—12 km. Przyrząd pracujący na podczerwieni pozwala wykryć obecność tych zaburzeń atmosferycznych z odległości rzędu 50 km i daje pilotowi ok. 3,5 minuty czasu na podjęcie decyzji, a pasażerom na zapięcie pasów itp. przygotowania. Zasięg max. działania ostrzegacza jest rzędu 100 km. Może on być ustawiony na wąski wycinek pokrywający się z kursem lotu (A), lub na szerszą panoramę (plus — minus 20 stopni od kursu). Widzimy to na rysunku.

Inny przyrząd (pokazany na zdjęciu) służy do odnajdywania lekkich samolotów, które uległy katastrofie. Nadajnik wielkości pudełka od cygar (na zdjęciu w środku) jest umieszczony w końcówce skrzydła i przy każdym twardym lądowaniu samoczynnie przystępuje do pracy. Wysyła on sygnały radiowe przez 9 dni. Samolot ratowniczy jest wyposażony w odbiornik (na zdjęciu z prawej) i wskaźnik (na zdjęciu — z lewej), na którym ukazuje się kierunek dolotu do miejsca katastrofy (wskaźnik: w lewo — w prawo) oraz przybliżona odległość. Przewiduje się, że w urządzenia tego rodzaju będą z czasem wyposażone wszystkie statki powietrzne.



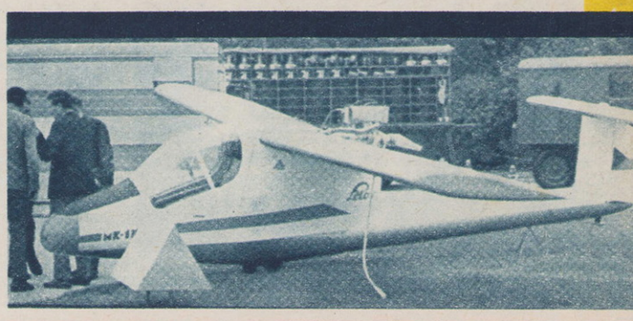
CO WYKRYŁ SZTUCZNY SATELITA KSIĘŻYCA?

Rysunek przedstawia poglądowo te zjawiska, które dotąd wykrył sztuczny satelita badawczy „Explorer-35", poruszający się od lipca 1967 r. po torze eliptycznym dookoła Księżyca (punkty orbity wokółksiężycowej — 765 i 7 880 km).

Objaśnienie: Białe kreski — wiatr słoneczny o prędkości ok. 1,5 mln km/h, który omywa Księżyc, podczas gdy fale uderzeniowe wzbudzone przez Ziemię (stożek cieniowany) odchylają wiatr słoneczny. W „cieniu" Księżyca nie ma wiatru słonecznego, a międzyplanetarne linie pola magnetycznego (kreski przekątne), są zakłócone. Ziemski obszar magnetyczny (zamknięty obszar za falą uderzeniową) jest ściśnięty na oświetlonej przez Słońce stronie Ziemi, a rozciągnięty po stronie zaciemnionej. Powłoka ta chroni Ziemię przed promieniowaniem jonizującym z przestrzeni międzyplanetarnej. Welon ziemskiego obszaru magnetycznego wdziera się na wiele milionów km w głąb wszechświata.

MOTOSZYBOWIEC

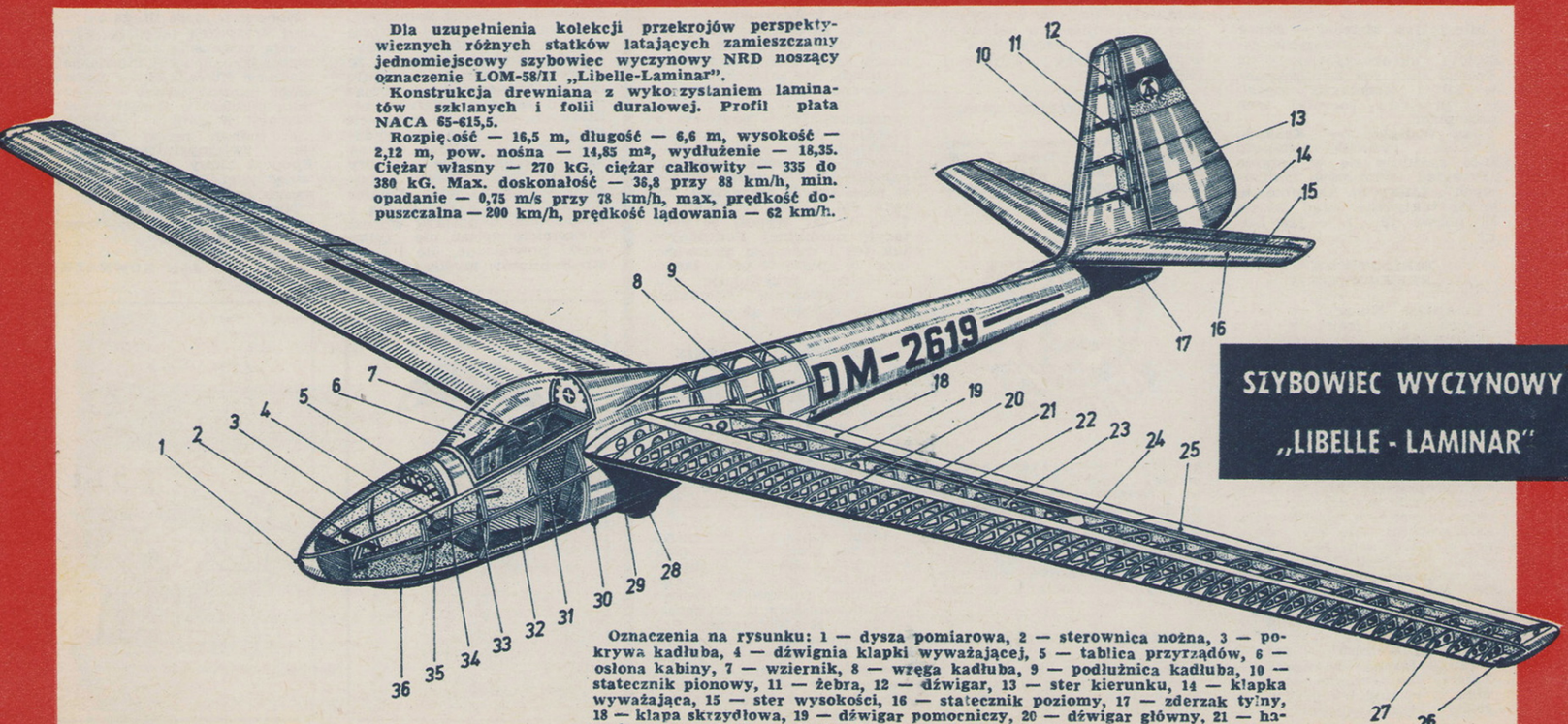
Na Targach w Brnie był wystawiony nowy motoszybowiec CSRS noszący nazwę Letov MK-1 „Kocour". Jest to samodzielnie startujący metalowy motoszybowiec 1-miejscowy napędzany silnikiem dwusuwowym od samochodu „Trabant-601" (600 cm³, 24 KM). Rozpiętość — 6,16 m, długość — 5,95 m, wysokość — 1,2 m, pow. nośna — 7,2 m². Ciężar własny — 150 kG, ciężar całkowity — 250 kG. Prędkość max. — 170 km/h, prędkość przelotowa — 140 km/h, prędkość min. — 70 km/h. Rozbieg — 80 m, dobieg — 90 m. Zasięg — 400 km.



Dla uzupełnienia kolekcji przekrojów perspektywicznych różnych statków latających zamieszczamy jednomiejscowy szybowiec wyczynowy NRD noszący oznaczenie LOM-58/II „Libelle-Laminar".

Konstrukcja drewniana z wykorzystaniem laminatów szklanych i folii duralowej. Profil płata NACA 65-615,5.

Rozpiętość — 16,5 m, długość — 6,6 m, wysokość — 2,12 m, pow. nośna — 14,85 m², wydłużenie — 18,35. Ciężar własny — 270 kG, ciężar całkowity — 335 do 380 kG. Max. doskonałość — 36,8 przy 88 km/h, min. opadanie — 0,75 m/s przy 78 km/h, max. prędkość dopuszczalna — 200 km/h, prędkość lądowania — 62 km/h.



SZYBOWIEC WYCZYNOWY „LIBELLE - LAMINAR"

Oznaczenia na rysunku: 1 — dysza pomiarowa, 2 — sterownica nożna, 3 — pokrywa kadłuba, 4 — dźwignia klapki wyważającej, 5 — tablica przyrządów, 6 — osłona kabiny, 7 — wziernik, 8 — wręga kadłuba, 9 — podłużnica kadłuba, 10 — statecznik pionowy, 11 — żebra, 12 — dźwigar, 13 — ster kierunku, 14 — klapka wyważająca, 15 — ster wysokości, 16 — statecznik poziomy, 17 — zderzak tylny, 18 — klapa skrzydłowa, 19 — dźwigar pomocniczy, 20 — dźwigar główny, 21 — hamulec aerodynamiczny, 22, 24, 27 — żebra, 23 — dźwigar hamulca, 25 — lotka, 26 — końcówka skrzydła, 28 — koło 350 x 135 mm z hamulcem, 29 — osłona koła, 30 — zaczep, 31 — oparcie pilota, 32 — miejsce pilota, 33 — dźwignia napędu klap, 34 — drążek sterowy, 35 — przestawianie sterownicy nożnej, 36 — płoza przednia. Rysunek: AEROSPORT.